RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

Stałe działy:

„Postępy w Przemyśle". — „Dział Samochodowy". — „Dział Rowerowy i Motocyklowy". — „Elektro- i Radjotechnika". — „Komunikacja i Transport". — „Dział Maszyn Rolniczych". — „Dział Budowlany, Drzewny i Ceramiczny.

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem. Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej.

Nr. 40 Poznań, 4 października 1930 Rok X

TREŚĆ NR. 40:

II-gie Targi Północne sprostały zadaniu

Zamknięte w dniu 28-ym ub. m. o godz. 8-ej wieczorem II-gie Targi Północne w Wilnie sprostały zakreślonym swym zadaniom w zupełności.

Podkreślił to najlepiej reprezentant Rządu pan Minister Staniewicz, który jako Wilnianin stojący od szeregu lat blisko sprawy Targów w Wilnie doskonale zorjentowany jest w celach i zadaniach wspomnianej instytucji.

Targi Północne dały przegląd rynku wileńskiego, jako centralnego rynku Ziem Północno-Wschodnich, uwypuklając wyraźnie możliwości zbytu w zakresie niektórych gałęzi przemysłu zwłaszcza rolnego na tych ziemiach, jako też gromadząc eksponaty tych gałęzi przemysłu ogólno-polskiego bez których rynek wileński niezależnie od konjunktur gospodarczych obejść się nie może.

Zwiedzających Targi zainteresować musiał udział kilku poważnych firm z dziedziny przemysłu metalowego i maszynowo-technicznego, przemysłu budowlanego, elektrotechnicznego, włókienniczego, chemicznego i t. d. Firmy reprezentujące te gałęzie przemysłu dały wymowne świadectwo, możliwościom nabywczym rynku wileńskiego, jego pojemności i rozwoju. Najwięcej w tej mierze można powiedzieć o horoskopach, jakie stawiają w dzisiejszym stanie rozwoju ziemie północno-wschodnie dla popytu wszelakiego rodzaju maszyn i artykułów budowlanych.

Z drugiej strony podkreślić należy coraz większe zainteresowanie się Wilnem jako mającym wielkie widoki rozwoju rynkiem eksportowym. Wspomnieć trzeba o tradycyjnych stosunkach handlowych Wilna z północno-wschodem Europy.

II-gie Targi Północne dały nawet największym pesymistom gospodarczym pokaz dobrze przemyślanej i zorganizowanej całości, nadającej Wilnu charakter żywo reagującego na wszelkie przejawy w życiu gospodarczem Państwa centrum handlowego.

Reasumując całokształt tej wysoce państwowotwórczej imprezy i żegnając się z Targami warto jeszcze raz rzucić okiem na ich wygląd zewnętrzny. Pawilon główny wykorzystany był pod eksponaty w dziale przemysłowo-handlowym, temu celowi służył również gmach Teatru Letniego w ogrodzie Bernardyńskim oraz pod Wystawę Sztuki Ludowej i Przemysłu Ludowego, gmach żeńskiej szkoły Przemysłowo-Handlowej, a cały parter słynnych murów po-Bernardyńskich pod Wystawę Rzemiosł Wileńskich. Teren ogrodu po-Bernardyńskiego zabudowany został kilkudziesięcioma pawilonami i kioskami. Niektóre firmy jak n. p. wielka nowoczesna fabryka włókiennicza S-ki Akc. Ejtingon w Łodzi, Zakłady Przemysłowe „Stanisławów" Jana ks. Druckiego-Lubieckiego w Grodnie, Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego w Będzinie, Zjednoczone Browary Warszawskie Haberbusch i Schiele i inne, rzuciły poprostu znaczne sumy na propagandę swej produkcji, co przejawiało się w efektownym urządzeniu placów i pawilonów. Pawilony S-ki Akc. Ejtingon i Haberbusch i Schiele mogłyby śmiało stanąć na największych wystawach międzynarodowych.

Na Targach była również reprezentowana produkcja samochodowa, przez przedstawicielstwa Forda i Morrisa, a co najwięcej pocieszające, przez Państwowe Zakłady Inżynierji w Warszawie, gdzie nasze Ursusy mają niejako start do rywalizacji na drogach kresowych z produkcją obcą.

W obrębie Pawilonu Głównego zwracały uwagę i budziły zainteresowanie zwiedzających, obszerne i efektownie urządzone stoiska propagandowe P. K. O. i Monopoli Państwowych. Szczególnie stoisko Monopolu Spirytusowego skupiało na sobie uwagę rolników kresowych widzących w rozwoju produkcji spirytusu napędowego możliwości korzystnego zbytu surowca dla tej produkcji kartofla. Nie można również nie zwrócić uwagi na bogato reprezentowany na Targach Przemysł Muzyczny. Widziało się tu poprostu wszystkie Polskie Fabryki Fortepianów. Udział w II-gich Targach Północnych Wielkiego Przemysłu Białostockiego, reprezento-

wanego przez wielkie znane na całym Wschodzie Fabryki Beckera, Cytrona i Trylinga mówił o żywotności tego przemysłu i zrozumieniu roli rynku wileńskiego.

Po tym ostatnim przeglądzie przemysłu, na II. Targach Północnych, trzeba podkreślić celowość i fachowość organizacji działów produkcji Ziem Północno-Wschodnich obliczonych na eksport. Zobrazowano produkcję drzewną na stoisku i w składnicy Wileńskiej Dyrekcji Lasów Państwowych, len w wysiłkach T-wa Lniarskiego i Zrzeszenia Eksporterów Lniarskich w Wilnie; rybny przemysł przedstawiło Wileńskie T-wo Rybackie, a zwłaszcza największy producent wspomniana Dyrekcja Lasów Państwowych, pozatem grzyby, jagody, wreszcie owoce.

Bardzo ważnem uzupełnieniem tego co posiadają ziemie północno-wschodnie były Targi w działach Hodowlanych, które trwały w czasie od 25 do 28 września r. b.

Tak jak w roku 1928-ym, dopełnienie całości Targów stanowiła Wystawa Rolniczo-Przemysłowa i Wystawa Regjonalna, w roku bież. niezbędne dopełnienie stanowiła Wystawa Sztuki Ludowej i Przemysłu Ludowego oraz Wystawa Rękodzieł Wileńskich.

Mówiąc o Wystawie Sztuki Ludowej i Przemysłu Ludowego, pod którą, jak już wyżej wspomniano, zajęty został gmach Szkoły Przemysłowo-Handlowej, trzeba podkreślić, iż jest to drugi o charakterze ogólno-polskim pokaz wytwórczości ludu wiejskiego. Po rewji tego rodzaju na P. W. K. w Poznaniu Wystawa Wileńska przerosła jednak tamten pokaz dzięki fachowemu rozplanowaniu i rozmieszczeniu eksponatów. Atrakcją tej Wystawy był dział Narodowego Estońskiego Muzeum Etnograficznego, którego eksponaty zajęły dwie sale. Nie trzeba chyba dodawać że najokazalej była reprezentowana wytwórczość ludowa województw: Wileńskiego, Nowogródzkiego, Białostockiego i Poleskiego. Ramami swemi wystawa obejmowała wytwórczość wszystkich regjonów w Polsce, dając retrospektywny przegląd rozwoju wytwórczości ludu od najdawniejszych czasów.

Wystawa Rzemiosł Wileńskich wskrzesiła niejako świetną tradycję rękodzieła, które w okresie gdy nieznana była jeszcze praca i użyteczność motoru nadawały Wilnu charakter centrum przemysłowego.

Meble czeczotkowe jedynie i wyłącznie tylko w Polsce mają za swą kolebkę Wilno, którego okolice jedynie posiadają surowiec do tego rodzaju wyrobów. Z wielu działów rzemiosła trzeba wyszczególnić meblarstwo, kołodziejstwo i ludwisarstwo, których wyroby cieszą się na wszystkich rynkach polskich zasłużoną marką. **W. S.**

Stoisko Zrzeszenia Hurtowników Żelaza Kresów Wsch.
na II. Targach Północnych.



Na II Targach Północnych w Wilnie, jak o tem już wspominaliśmy, dział przemysłu metalowego i maszynowego oraz technicznego skupiał przedstawicieli wielu firm polskich i zagranicznych. Brak wprawdzie w dziale tym było części, wystawiającego na I Targach w roku 1928 ciężkiego przemysłu, który na tej wyniszczonej wojną i długotrwałym kryzysem połaci kraju oraz wobec faktu nie-

zmiernie obniżonej siły nabywczej mieszkańców najmniej miał szans uzyskania w tym roku jakichkolwiek korzyści, lecz lukę tę wypełniło na II Targach godnie stoisko „Zrzeszenia Hurtowników Żelaza Kresów Wschodnich". Wdrożona przez wspomnianą organizację akcja celem utorowania drogi zbytu dla tegoż przemysłu na Ziemiach Wschodnich i z tem ściśle zespolone zadanie stoiska, są czytelnikom naszym już znane.

W przestrzennem stoisku, w pawilonie głównym, które przedstawia ilustracja nasza, zgrupowane były eksponaty następujących, poważnych krajowych zakładów przemysłowych: Cynkownia Warszawska, „Drutindustrja" z Lidy, Huta Pokoju, Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze, Żbikowskie Zakłady Stalowe „Hossyb", Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza, Zakłady Cynkowe „Polcynk", Odlewnia Żelaza i Fabryka Maszyn Rolniczych B-ci J. i E. Szapiro, Stowarzyszenie Mechaników Polskich z Ameryki i Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych.

Nie można więc mówić o zupełnej absencji ciężkiego przemysłu tem bardziej, że Związek Polskich Hut Żelaznych pośrednio zorganizowanie i urządzenie tegoż stoiska poparł, utrzymując tem samem kontakt z Targami Północnemi na przyszłość.

Zaznaczyć wypada, że wszyscy niemal wystawcy tegoż stoiska odznaczeni zostali najwyższemi nagrodami.

Mieszanki spirytusowe Monopolu Państwowego na Targach Północnych

Niezmiernie ciekawie przedstawiały się na II-ich Targach Północnych stoiska Monopoli Państwowych.

Dyrekcja Monopolu Spirytusowego, oprócz próbek różnego gatunku spirytusów czystych i skażonych i innych objektów jak laku, korków i t. p. produkowanych przez Monopole w myśl fordowskiej samowystarczalności, prezentowała jeszcze różne mieszanki spirytusowe powszechnie używane na zachodzie jako siła napędowa w **automobilizmie**, awjatyce i przy traktorach rolnych.

Mieszanki spirytusowe mogą być używane przy każdym motorze bez specjalnych zmian w konstrukcji silnika, wybuchają one spokojniej, spalają bezdymnie i bezwonnie, to też nie zanieczyszczają silnika, zapewniając mu większą odporność i trwałość.

Jedna z najlepszych mieszanek benzynowo-spirytusowych jest typ mieszanki polskiej sprzedawanej przez „Polmin" składającej się z 30% bezwodnego skażonego spirytusu i 70% benzyny. Koszt napędu mieszanką jest jednakowy albo mniejszy jak koszt napędu benzyną.

W wielu krajach jak w Niemczech, Francji, Włoszech i innych jest już wprowadzony przymus używania przy automobilach mieszanek spirytusowych, gdyż z jednej strony zapobiega to możliwości wyczerpania szybów naftowych — z drugiej znów strony przyczynia się dodatnio do rozwinięcia i uprzemysłowienia rolnictwa.

Na stoisku Monopolu Spirytusowego oglądać można było mapy, wykresy i broszurki, które wykazały nam doniosłe znaczenie szerokiego wprowadzenia w użycie mieszanek spirytusowych. Zebrane dane statystyczne stwierdzają bowiem, że przy dotychczasowym systemie gospodarczym naszе zapasy nafty wyczerpią się już w krótkim czasie.

Mamy więc niewiele czasu przed sobą, aby się przed tą ewentualnością zabezpieczyć, rozpowszechniając użycie mieszanek spirytusowych, które ekonomizują duży zapas benzyny a równocześnie dają rolnikom impuls do intensywnego produkowania kartofli i przyczynią się do rozszerzenia i zmodernizowania na amerykańską skalę naszego gorzelnictwa.

Targi Północne służą propagandzie rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce

Każdy obywatel polski zdaje sobie sprawę z ważności dla rozwoju życia gospodarczego — a co za tem idzie wzrostu bogactwa kraju — dogodnej i taniej komunikacji.

Zwłaszcza gdy chodzi o komunikację kolejową na Ziemiach Północno-Wschodnich trzeba stale wołać, że jest zbyt mało rozgałęziona, a poza tem jest nasz transport kolejowy aż na kresy za kosztowny by mógł przyczynić się do normalnej wymiany towarów wschodu i zachodu Polski.

Natomiast nasze drogi wodne, morskie i śródlądowe, są pod względem taniości i dogodności bezkonkurencyjne. Pan inż. Rafał Mierzyński, Redaktor Naczelny „Głosu Kupieckiego i Rzemieślniczego" w broszurce „Połączenia wodne z morzem" zebrał dane statystyczne, stwierdzające że koszt przewozu towaru drogą wodną, wynosi zaledwie 50% a w niektórych wypadkach nawet 40% kosztów frachtu kolejowego. Zabiegać więc należy, aby propaganda budowy dróg wodnych oraz uprzemysłowienia przyległych tym drogom połaci kraju zatoczyła jak najszersze kręgi.

Wilno ma wszelkie dane i warunki terenowe ku temu, by stać się centrem rozwoju żeglugi śródlądowej, która przeprowadzona pomyślnie przyczyni się wydatnie do podniesienia gospodarki narodowej, umożliwiając dogodne transportowanie najcenniejszych produktów Ziem Północno-Wschodnich, lnu, drzewa i wszystkich jego przetworów na Zachód.

II-gie Targi Północne dobrze rozumiejąc doniosłe korzyści, jakie przeprowadzenie dróg wodnych przynieść może naszej ziemi, podjęły się dopomóc Panu Inż. Mierzyńskiemu w szerzeniu propagandy budowy dróg żeglugi śródlądowej.

Wynik prac sądu konkursowego II-ich Targów Północnych

Sąd Konkursowy działający z ramienia Komitetu Wykonawczego II-ich Targów Północnych miał w tym roku nielada ciężkie zadanie, a to dlatego iż według przyjętej przez Komitet Wykonawczy zasady w Dziale Przemysłowo-Handlowym ocenie Sądu poddane zostały eksponaty firm przemysłowych bezpośrednio reprezentowanych na Targach przez właścicieli, bądź specjalnie upoważnionych zastępców. Zadanie komplikował fakt, że w wielu wypadkach na jednym stoisku czy też w jednym pawilonie reprezentowanych było kilka firm częstokroć zakresem produkcji niemających z soba nic wspólnego.

Działało tyle Komisyj Sędziowskich ile branż reprezentowanych było na Targach. W ciągu 25. ub m. i dnia następnego, nagrodzonym doręczano kartony z napisami przyznanych odznaczeń, które dzielą się na następujące kategorje: Dyplom uznania, zastępujący Grand Prix, Wielki Medal Złoty, Mały Medal Złoty, Wielki Medal Srebrny, Mały Medal Srebrny, Medal Bronzowy i List Pochwalny. Mimo iż są wśród wystawców bardzo zadowoleni, mniej zadowoleni i malkontenci, Sądowi Konkursowemu z prezesem p. inżynierem Jenszem na czele należy się uznanie za wywiązanie się z trudnego bądź co bądź zadania.

LISTA ODZNACZONYCH:

Dyplom uznania:

1) Państwowe Zakłady Inżynierji (Samochody Ursus) Warszawa. 2) G. Gerlach Dom Handlowy w Warszawie, Reprezentant M. Żejmo. 3) R. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S-ka Akc. Przedst. Dr. H. Niewodniczański. 4) Huty Szklane B. Stolle „Niemen" Sp. Akc. 5) Kurlandzka Olejarnia. 6) „Elida" Sp. z o. o. 7) Monopol Spirytusowy. 8) „Haberbusch i Schiele" Browar. 9) T-wo Eksploatacji Browaru E. Lipski Sp. Akc. 10) „Szopen" T-wo Browaru Sp. Akc. 11) Zakłady Graficzne „Znicz". 12) Szkoły Zawodowe T-wa „Pomoc Pracy". 13) E. Becker i S-ka Fabr. Pluszów Jedwabnych. 14) S-ka Akc. Ejtingon i S-ka Fabr. Włókiennicza. 15) O. Trilling i Syn (kołdry i sukna). 16) „Pepege" Grudziądz. 17) „Rygawar" Kalosze, Warszawa. 18) „Stanisławów" Ks. Druckiego-Lubeckiego, Szkółka drzew owocowych. 19) J. Kerntopf i Syn Fabryka Fortepianów.

Wielki Medal Złoty:

1) Rouscenbach Szwajc. Fabryka Maszyn. 2) Blumwe i Syn Sp. Akc. w Bydgoszczy, Fabryka Maszyn. 3) „Ford" (Samochody). 4) B-cia Jenike S. A. Fabryka Dźwigów w Warszawie. 5) Stowarzyszenie Mechaników Amerykańskich w Polsce. 6) „Morris Commerciale" (Samochody). 7) B-cia Felczyńscy Odlewnia dzwonów w Kałuszu i Przemyślu. 8) Chrysler Samochody. 9) „Królewska Huta". 10) Schwabe Karol, Odlewnia Dzwonów. 11) „Drutindustria" Fabryka drutu, Lida. 12) Huta Pokoju. 13) Huta Modrzejowska. 14) Huta Sosnowiecka. 15) „Hossyp" Zakłady Stalowe. 16) Zakłady Ostrowieckie. 17) „Polcynk" S-ka z o. o. 18) Cynkownia Warszawska. 19) T-wo Starachowickich Zakładów Górniczych Sp. Akc. 20) Woropajewskie Zakłady Przemysłowe. 21) Czwiklitzer Fabryka Mydła. 22) „Terebenthen" Fabryka Terpentyny. 23) „Suchard" Czekolada. 24) „Oetker". 25) „Fortuna" Fabryka Czekolady. 26) Kosma „Sarotti". 27) „Pharmachemja" Laboratorjum Chem. Kosm. 28) „Amada" Mydło. 29) Axelrod i Szwarc Przem. Spożywczy. 30) „Dagoma" Fabryka konserw i marmelady. 31) Wil. S-ka Win i Przetw. Owocowych. 32) Związek Spółdz. Mlecz. i Jajcz. 33) M. Oszurko Stolarz. 34) S. Piekarski Stolarz. 35) J. Tomaszewski Rusznikarz. 36) S. H. Cytron Sp. Akc. Fabryka Sukna. 37) „Pepege". 38) Bancewicz Dyonizy, Narzędzia Chirurgiczne. 39) „Elektro-Lux" Filtry. 40) Albertyńska Fabryka Pap. i Tektury Sp. Akc. 41) Krakowska Fabryka Kart do gry, S-ka z o. o. 42) Fabryka Tektury Grzegorzewo. 43) Fabryka Tektury Rajówka. 44) Fabryka Tektury Platerów. 45) Fabryka Tektury Waka Murowana. 46) Fabryka Tektury Olkienicka Tekturownia. 47) Ch. Becker Fabryka Skór. 48) „Deutz" Silnik Spalinowy. 49) A. Fibiger, Przem. Muzyczny. 50) K. i A. Fibiger, Przem. Muzyczny. 52) „Philips" Radjo. 53) „Kandem" T-wo Elektr. w Królewskiej Hucie. 54) Brown Broweri w Żychlinie. 55) Kopalnia Gipsu Dr. R. Hr. Scipio w Łopuszce. 56) Betoniarnia Miejska w Wilnie. 57) T-wo Lniarskie w Wilnie. 58) Stacja Doświadczalna w Bieniakoniach. 59) Dyrekcja Lasów Państwowych w Wilnie. 60) Zw. Spół. Mlecz. i Jajcz. w Wilnie. 61) Ogrody Handl. i Szkółka drzew owoc. Szkoły Rolniczej w Bukiszkach. 62) Szkółka Drzew i Krzewów Owocow. Lemszczyzny-Szczekarków. 63) E. Weller Kwiaty Wilno. 64) Państw. Średnia Szkoła Ogrodn. w Wilnie. 65) Wileńska Spółdzielnia Ogrodn. w Wilnie. 65) Wileński Spółdzielczy Syndykat Rolniczy. 66) 1 Pułk Art. Pol. — Uprząż. 67) Syndykat Koszykarski Kraków. 68) Szkoły Zawodowe T-wo „Ort".

Spis wystawców

przemysłu metalowego, maszynowego, technicznego, elektrotechnicznego i samochodowego na II. Targach Północnych w Wilnie

PRZEMYSŁ METALOWY.

Bracia Jenike, fabryka dźwigów, S-ka. Akc., Warszawa, Aleje Jerozolimskie 20 (dźwigi, dźwigarki, narożniki ochronne do krawędzi ścian). Reprezentuje Dom Handlowo-Przemysłowy, W. Busz, A. Jankowski i S-ka., Wilno, ul. Wileńska 23.

Fabryka Traków i Maszyn do obróbki drzewa, dawniej C. Blumwe i Syn, S-ka. Akc. w Bydgoszczy, ulica Nakielska 26, przedstawiciel w Wilnie, Bosaczkowa 5, inż. Don Komaj.

„G. Gerlach", Dom Handlowy w Warszawie, reprezentant firmy Żejmo Mieczysław, Wilno, ul. Mickiewicza 24 (maszyny geodezyjne, miernicze, maszyny biurowe i inne).

Gitel Bampi, warsztat maszyn rolniczych (prasy do lnu i traszcze do siemienia lnianego), Radoszkowicze, powiat Mołodeczno.

Nagrodzki Zygmunt, Wilno, Zawalna 11-a (maszyny rolnicze).

Odlewnia Dzwonów Braci Felczyńskich w Kałuszu i Przemyślu, wł. Ludwik, Michał, Jan i Kajetan Felczyńscy, Kałusz, Województwo Stanisławowskie (dzwony kościelne i dzwonice żelaznej konstrukcji).

Państwowa Szkoła Rzemieślniczo-Przemysłowa, Białystok, ul. Antoniak Fabryczny, dyrektor J. Wolfke (narzędzia ślusarskie).

Polskie Zakłady Przemysłu Cynkowego, Królewska Huta, S-ka. Akc. w Będzinie, przedst. T-wo Metalurgiczne B-cia Czerniak i S-ka. Oddział w Wilnie, Bazyljańska 6 (wyroby blachy ocynkowanej).

„Polski Knock-out", S-ka dla wyrobu i sprzedaży narzędzi przeciwpożarowych, S-ka z ogr. odp., Warszawa, ul. Trębacka 13, telefon 322-85. Przedstawiciel Hercog i S-ka., Wilno, Wielka Pohulanka.

„Respol", wytwórnia resorów, wł. Wiszniewski, Warszawa, ul. Grzybowska 51 (resory i osie powozowe).

Schwabe Karol, odlewnia dzwonów i metali, Biała koło Bielska (dzwony kościelne z żelazną podstawą).

S-ka Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich, Warszawa, Aleje Ujazdowskie 51, Wilno, plac Magdaleny 4—4, Witold Turkułł.

Szkoła Zawodowa T-wa Szerzenia Pracy Zawodowej i Rolnej wśród Żydów w Wilnie, ul. Gdańska 3 (wyroby ślusarsko-mechaniczne i meble medyczne (septyczne).

T-wo Akc. Zakł. Żel. i Stal. Właściciel firmy Fabr. Maszyn Rauschenbach, dawniej Georg Fischer, Szwajcarja (Szafuza) Schaffhausen. Przedstawiciel S. Herszkowicz, Warszawa, Złota 52 (maszyny do obróbki drzewa).

„Vix", S-ka z ogr. odp., generalny przedstawiciel Dżeryn Antoni, Wilno, Jagiellońska 10 (przyrząd do oszczędzania paliwa w motorach spalinowych).

Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów, L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper, S-ka. Akc., wyłączny przedstawiciel na Wojew. Wileńskie, Nowogródzkie i Poleskie dr. Henryk Niewodniczański, Wilno, ul. Jagiellońska 8, tel. 7-65.

Zrzeszenie Hurtowników Żelaza Kresów Wschodnich, Wilno, ul. Kwiatowa 5, tel. 9-19 i 355.

PRZEMYSŁ BUDOWLANY.

„Asfalt", I-sza przemyska fabryka papy dachowej, S-ka z ogr. odp., Przemyśl, Nadbrzeżna 28-30, przedstawiciel w Wilnie, Sadowa 15, Józef Mejtel.

B-cia Konopaccy, fabryka dykt, stacja Mosty.

Biuro Techniczno-Handlowe, G. Piotrowski, Wilno, Trocka 11 (materjały budowlane).

Cegielnie „Stanisławów" — Jana księcia Druckiego Lubeckiego, Grodno, ul. Orzeszkowej 24, tel. 19.

Dom Handlowo-Przemysłowy, W. Busz, A. Jankowski i S-ka., Wilno, Wileńska 23 (wyroby cementowe własnej produkcji oraz reprezentacja).
Firma: Fabryka materjałów izolacyjnych „Gudronit", w. W. Ciszewski, Warszawa, Krak. Przedmieście 17 (gudronity izolacyjne i do krycia dachów).
Pomorskie Zakłady Ceramiczne, T-wo Akc. w Grudziądzu (cegielnia i fabryka dachówek).
Jonasz Kuchmarker, Lwów, Potockiego 34 (parkiet dębowy).

Drucki Lubecki, książe Jan „Stanisławów" w Grodnie, cegielnie, kaflarnie.

„Dyktklej", S-ka z ogr. odp., Warszawa, Olszowa 14, przedstawiciel w Wilnie, Kalwaryjska 15, W. Winc.

Fabryka Tektury Drzewnej, Produktów Chemicznych i Asfaltu, Emil Kuźnicki w Oświęcimiu, S-ka Akc., reprezentacja w Wilnie, Zawalna 37, I. Lewin (próbki papy dachowej smołowcowej, korjolitu i barwolitu).

Fabryka Tektury Smołowcowej (Buchta), wł. M. Dajon, Wilno, Teatralna 4 m. 1, przedstawicielstwo w Wilnie, Zawalna 52.

Firma „Dębina", wł. Jakób Ginsberg, Wilno, ul. Kijowska 26 (posadzka dębowa i parkiet).

Kaflarnia „Stanisławów" — Jana księcia Druckiego Lubeckiego, Grodno, ul. Orzeszkowej 24, tel. 19.

Kopalnia i Fabryka Gipsu, Dr. Roman, Hr. Scipio, Łopuszka Wielka, p. Kanczuga, przedstawiciel M. Słowes, Wilno, Wielka 30 (gips).

Przedsiębiorstwo Budowlane „Maurycy Karstens", Warszawa, ul. Koszykowa 7 m. 3 (Hydrofuge „Castor", środek przeciw wilgoci, odnośne plansze techniczne i baseny nieprzemakalne).

„Stanisławów", właśc. Jan ks. Drucki-Lubecki, Grodno, ul. Orzeszkowej 24 (cegła i kafle), tel. 19.

Wileńska S-ka dla Handlu Rurami i Artykułami Sanitarnemi, S-ka z o. odp., wł. Preus, Kapłański i Brzostowski, Wilno, ul. Wielka 30, tel. 17-18 (rury kamionkowe i inne artykuły wodociągowe, kanalizacyjne).

PRZEMYSŁ ELEKTROTECHNICZNY.

Biuro Techniczno-Handlowe, inż. Kiersnowski i Krużołek S-ka, przedstawiciel firmy Brown Boweri, Wilno, ul. Mickiewicza 23.

„Elektrolux", S-ka z o. odp., Aurel Ernest i Skoglim Gothonel w Sztokholmie, przedst. Warszawa, Krak. Przedmieście 4, Wilno, ul. Trocka 11 m. 9 (odkurzacze, froterki i filtry).

Hencil F-ka Elektrotechniczna, S-ka z o. odp., Warszawa, Żelazna 67, przedst. Hercog i S-ka, Biuro Techniczne, Wilno, Wielka Pohulanka 3.

Inhalatorjum Katowickie, wł. Aleksander Honisch, Katowice, ul. Wojewódzka 26-a (aparaty inhalacyjne „Rapid" — aparat szybko gotujący „Triumf" — zamykacz do konserw i „Erno" — elektryczny aparat do gotowania).

„Reflektor", numeracyjne lutowanie reflektorów dla domów według opatentowanego wynalazku inż. Stanisława Radeckiego, Wilno, Trocka 11 m. 7.

SAMOCHODY.

Dom Przemysłowo-Handlowy inż. Malinowski, S-ka z o. o., Wilno, Wileńska 23, tel. 3—10 (samochody Ford, traktory „Fordson").

Morris Commercial, Warszawa, Twarda 64 (samochody), przedstawicielstwo w Wilnie, Wileńska 8, Józef Chławnowicz (autobusy i podw. ciężarowe).

Państwowe Zakłady Inżynierji, Warszawa, Królewska 18 (samochody).

ZRZESZENIE HURTOWNIKÓW ŻELAZA KRESÓW WSCHODNICH.

Cynkownia Warszawska, Warszawa, ul. Boduena 3 (właśc.: inż. T. Rapacki i Z. Święcicki).

Fabryka Drutu i Gwoździ „Drutindustria", Lida, Spółka Firmowa.

„Huta Pokój", Śląskie Zakłady Górniczo-Hutnicze, S. A., Katowice.

Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze, S-ka Akcyjna, Sosnowiec.

Żbikowskie Zakłady Stalowe „Hossyb", Spółka Akcyjna, Warszawa, Jerozolimska 45.

Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych, A., Warszawa, Moniuszki 10.

Zakłady Cynkownicze Polcynk, Sp. z ogr. odp., Kraków, Stradom 18.

Odlewnia Żelaza i Fabryka Maszyn Rolniczych, Bracia Jakób i Eber Szapiro, Lida.

Stowarzyszenie Mechaników z Ameryki, Sp. Akc., Warszawa, Marszałkowska 46.

Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych, Sp. Akc., Warszawa, ul. Warecka 15.

Kryzys Kartelu Stalowego

Trudności zbytu produktów metalowych zachwiały ostatnio organizację Kartelu Stalowego. *Widomym znakiem niepowodzenia usiłowań reglamentacji kontynentalnych rynków zbytu produktów metalurgicznej było zawieszenie świeżo utworzonych biur sprzedaży dla półproduktów i belek.* Zawieszenie to nastąpiło wobec *niemożności efektywnego przeprowadzenia kontroli cen sprzedażnych* w okresie, kiedy ceny zaczęły gwałtownie się obniżać i gdzie trudno było poszczególnym przedsiębiorstwom uniknąć obniżenia cen, wobec groźby zamknięcia zakładów.

Tem niemniej *formalnie Kartel nie przestał egzystować.* W szczególności *komitet kierujący postanowił przedłużyć definitywnie Kartel Stalowy do 31 grudnia br.* Uchwała ta jest wysoce charakterystyczną, gdyż przedłużenie powyższe zostało już poprzednio postanowione. Niewątpliwie *w łonie Kartelu istnieją tarcia i przeciwnicy prolongacji organizacji.* Wszystko to świadczy o przeżywanym przez Kartel wewnętrznym kryzysie.

Mimo te trudności wewnętrzne *Kartel Stalowy powziął ostatnio decyzję ograniczenia produkcji z 10 do 25 proc.* Poprzednia decyzja ograniczenia produkcji o 10 proc. została powzięta w grudniu ub. r. W wyniku tego postanowienia kontyngenty poszczególnych grup przedstawiały się następująco: Francja 762 809 ton, Niemcy 1 236 650 ton, Belgja 321 860 ton, Luksemburg 218 020 ton, Zagłębie Saary 178 780 ton miesięcznie. Cyfry te obowiązywały przez blisko 10 miesięcy.

W ciągu tego czasu *z wyjątkiem grupy francuskiej, która niemal stale przekraczała znacznie swój kontyngent produkcyjny, wszystkie inne grupy, z grupą niemiecką na czele przeważnie utrzymywały produkcję na znacznie niższym poziomie.* Działo się to oczywiście pod wpływem kryzysu światowego. Natomiast w ostatnich miesiącach mimo nowa zniżka cen i spadek konsumcji, produkcja miała tendencję do zwiększania się, czemu pragnąc przeciwdziałać, powziął Kartel decyzję powiększenia ograniczenia produkcji do 25 proc. Decyzja ta wykazuje, że *sytuacja na rynkach metalowych przedstawia się krytycznie, a depresja ma tendencję do zaostrzenia się.*

Dzięki nowemu obniżeniu kontyngentów, *kary za przekroczenie*, których dotychczas nie stosowano dzięki zmianie marży zastosowania, *obecnie zostaną nałożone.* Z postanowienia tego skorzystają przedewszystkiem Niemcy, których kwoty znajdują się ciągle znacznie poniżej kontyngentu, najbardziej zaś zostanie dotknięta grupa francuska.

W istocie kontyngent miesięczny Francji został obecnie obniżony do 635 250 ton. Ponieważ produkcja francuska wynosiła w lipcu 789 000 ton, przeto w tym miesiącu kontyngent byłby przekroczony o 153 750 ton. Wydaje się niemożliwem, by w tych warunkach grupa francuska nie była zmuszona do poważnych wypłat, z których skorzysta dzięki znacznemu niedoborowi produkcyjnemu grupa niemiecka.

I tak kontyngent niemiecki obniży się do 1 032 750 ton, podczas gdy produkcja w lipcu wynosiła zaledwie 906 000 ton, czyli była o 126 750 ton niższa od kontyngentu oficjalnego. Widoczne są na pierwszy rzut oka korzyści, jakie z nowej sytuacji wyciągną Niemcy. Kontyngent belgijski wyniesie 268 125 ton miesięcznie, a ponieważ produkcja belgijska wynosiła w lipcu 255 830 ton, przeto utrzymywała się jeszcze poniżej dozwolonych granic. To samo dotyczy Luksemburga, którego udział spadłby do 183 500 ton, czyli odpowiadałby niemal obecnej produkcji.

Kontyngent Saary obniży się do 149 250 ton miesięcznie, podczas gdy produkcja w lipcu wynosiła 168 920 ton. *Zagłębie Saary przeto podzieli właściwie los Francji*, ponieważ różnica między kontyngentem i produkcją wynosi około 19 000 ton. *Tak więc Francja i Saara razem przekroczyłyby swój kontyngent lipcowy o 172 420 ton*, o ile zastosowanoby nowe 25 proc. ograniczenia, podczas gdy przy dotychczas obowiązującym systemie przekroczenie to wynosiło tylko 37 000 ton.

Oczywistem jest, że *dla uniknięcia zbyt wielkich kar, grupa francuska będzie usiłowała utrzymać się w*

przybliżonych granicach kontyngentów. Wówczas nie obejdzie się bez znacznego obniżenia produkcji, wynoszącego około 100 000 ton miesięcznie. W przeciwnym razie grupa francuska zmuszona byłaby do zapłacenia kar tem cięższych, że ceny wyrobów metalurgicznych stale się obniżają. To też *wydaje się, iż tym razem obniżenie kontyngentów produkcyjnych okaże się bardziej skutecznem, aniżeli w grudniu 1929.*

Obecny kryzys podważył silnie podstawy organizacyjne Kartelu Stalowego, którego skuteczność poprzednio powszechnie uznawano. Gdyby nawet miało przyjść do pozornego rozbicia organizacji kartelowej, to nie ulega wątpliwości, że pomiędzy poszczególnymi producentami istniałoby nadal ciche porozumienie, na którego podstawach przyszłoby w przyszłości w korzystniejszych warunkach do ponownego stworzenia międzynarodowej organizacji.

B. Rm.

Brońmy naszego przemysłu!

Rzadko który kraj na świecie ucierpiał w takim stopniu wskutek wojen, co Polska. Najpierw nawałnica światowa, która w perzynę obróciła kwitnące centra naszego przemysłu, rozruchy hajdamackie, wojna bolszewicka, powstania śląskie, wszystko to spowodowało, że przemysł polski znalazł się w wyjątkowo trudnem położeniu.

Powoli, powoli, w ciągu pierwszych lat samodzielnego bytowania państwowego zaczęliśmy dźwigać się z naszej ruiny materjalnej i przemysł nasz zwolna zaczął podnosić się do stanu równowagi.

Tymczasem jednak zdołała zagraniczna produkcja przemysłowa, zwłaszcza z branży maszyn, prawie że monopolicznie zawładnąć naszemi rynkami i wyprzeć z nich niezdolny do konkurencji przemysł rodzimy. Z wielkim więc tylko trudem i wysiłkiem udawało się poszczególnym fabrykom polskim odzyskiwać stracone rynki zbytu, nie mówiąc już o kolosalnych trudnościach, na jakie natrafiać musiał eksport. Potężnym, skoordynowanym wysiłkiem i ideą podniesienia dorobku materjalnego Polski, która przyświecała naszym producentom, udało się jednak podnieść przemysł rodzimy na dawne wyżyny, a nawet w dużej mierze rozszerzyć jego zakres działania.

Do jednej z najmłodszych może gałęzi polskiej wytwórczości należy budowa lokomobil przemysłowych, doniedawna sprowadzanych wyłącznie z Niemiec, Anglji i Szwecji.

Przed kilku laty jedna z wielkich fabryk krajowych zaangażowała poważne kapitały w inwestycje i wypuściła ze swych zakładów pierwsze lokomobile przemysłowe. Szeroki ogół zainteresowanych odbiorców przyjął fakt ten z dużem zadowoleniem do wiadomości i przypuszczać należało, że ta dziedzina wytwórczości spotka się z jak najdalej idącem poparciem i że zrobi się wszystko, by zapewnić jej jak najlepsze warunki rozwoju.

Od tego czasu upłynęło już kilka lat. Ponieważ producentom lokomobil w Polsce przyświecał ideał całkowitego zastąpienia lokomobil zagranicznych krajowemi, więc budowano je z niezwykłą precyzją i wyłącznie tylko z najlepszego materjału. Z drugiej strony zaznaczyć należy, że wszystkie maszyny zagraniczne budowane są dla zaoszczędzenia cła, pobieranego, jak wiadomo, od wagi, o wiele lżej i bynajmniej nie przedstawiają tych walorów, jakie się im ogólnie przypisuje.

Z niebezpieczeństw, jakie poczęła stanowić polska lokomobila dla zagranicznej, zdały sobie natychmiast sprawę te fabryki zagraniczne, które miały dotychczas całkowity monopol na zasilanie niemi rynków polskich.

W obawie przed ich utratą kraje, eksportujące lokomobile do Polski, poczęły konkurować z nami w tej dziedzinie produkcji nie jakością jednakże, lecz ceną i warunkami sprzedaży, by w konsekwencji dążenia do zwycięstwa nad polskim fabrykatem, przejść ostatecznie na dumping.

Przemysł krajowy kalkulował ceny na lokomobile najprzystępniej, by iść nabywcy na rękę. Nie mogąc iść drogami przemysłu zagranicznego, szczególnie niemieckiego, który w akcji zdobywania i gruntowania się na rynkach polskich stosuje dumping, uprawiany przy pomocy swego rządu, znalazł się nasz przemysł lokomobilowy w dość ciężkiej sytuacji.

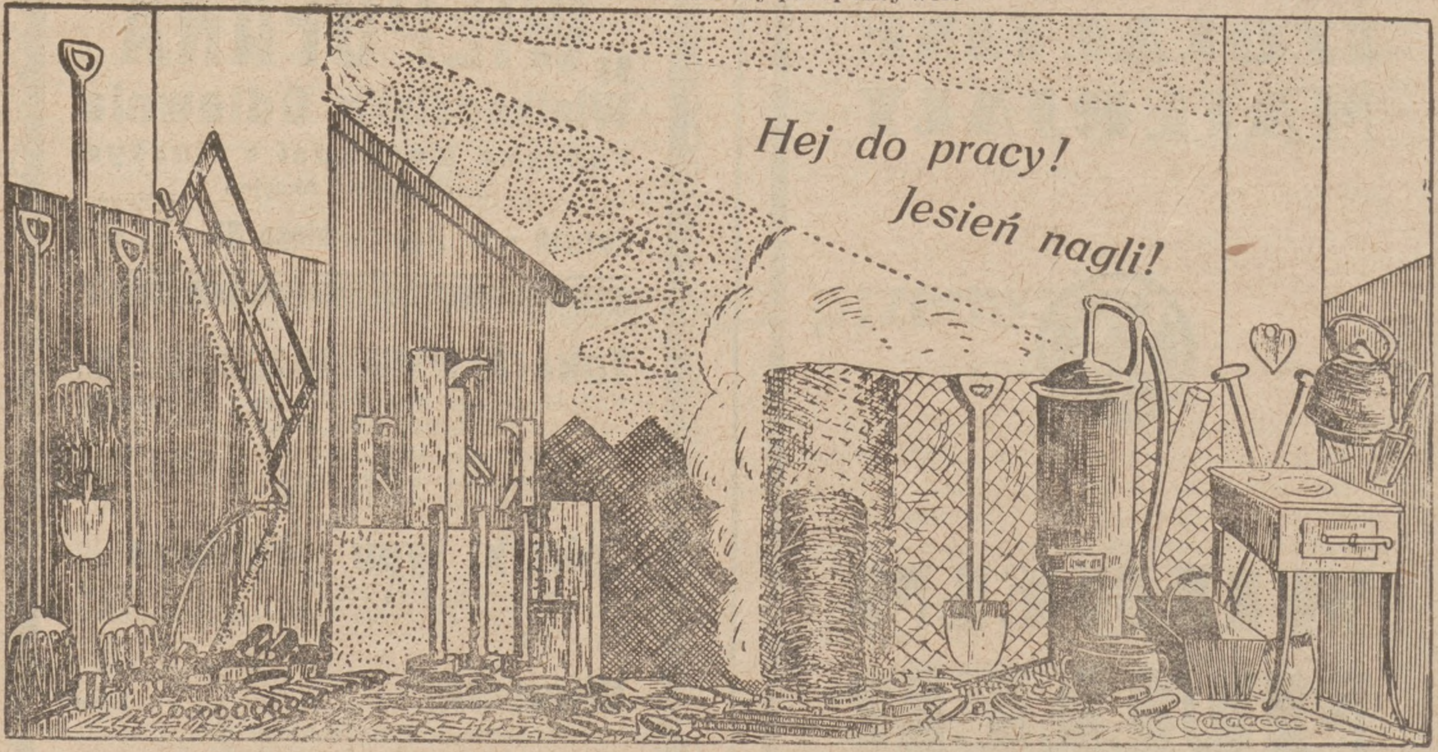
Jasnem jest, że przy tego rodzaju konkurencji, nieopartej właściwie na żadnej kalkulacji, polski przemysł lokomobilowy winien spotkać się ze zrozumieniem obywatelskiem całego społeczeństwa i natychmiastową pomocą rządu. Młody nasz przemysł, rozwijając się w szybkiem tempie, ma prawo wymagać większej, aniżeli dotychczas troskliwości ze strony czynników, nadających kierunek polityce gospodarczej państwa.

Krajowa produkcja lokomobil przemysłowych mimo konkurencja niemiecka, szybko postępuje dalej. By rozwijała się należycie, musi uzyskać poparcie ze strony rządu. Nie są konieczne jakieś zasiłki i zapomogi, ale niezbędna jest opieka ze strony rządu, jaką otoczyć można produkcję przez racjonalny system celny. Istnieje wprawdzie cło na lokomobile zagraniczne, jednakże nie wpływa ono absolutnie na zmniejszenie przewozu do Polski fabrykatów niemieckich. Wobec stale uprawianego przez Niemcy dumpingu w zakresie lokomobil przemysłowych powinniśmy zamknąć granice Polski dla tych lokomobil. O ile zamknięcie granic nie nastąpi, rozwój polskiej produkcji lokomobilowej skazany jest na zagładę. Dopóki zaś granice są otwarte, los polskich fabryk spoczywa w rękach polskich sfer gospodarczych. *Samorządy, właściciele majątków, tartaków, garbarni itp. muszą pamiętać, że kupując towar zagraniczny, pogarszają sytuację gospodarczą kraju i przyczyniają się do zwiększenia bezrobocia.* Lepsze warunki kupna, jakie zaoferować może fabrykant cudzoziemski, dają polskim sferom gospodarczym tylko doraźną korzyść. *Ostateczny skutek popieranie przemysłu obcego, to jeszcze większy kryzys gospodarczy w kraju, bijący z zwiększoną mocą również i w tego, który przez zakup obcych fabrykatów przyłożył rękę do pognębienia przemysłu rodzimego.*

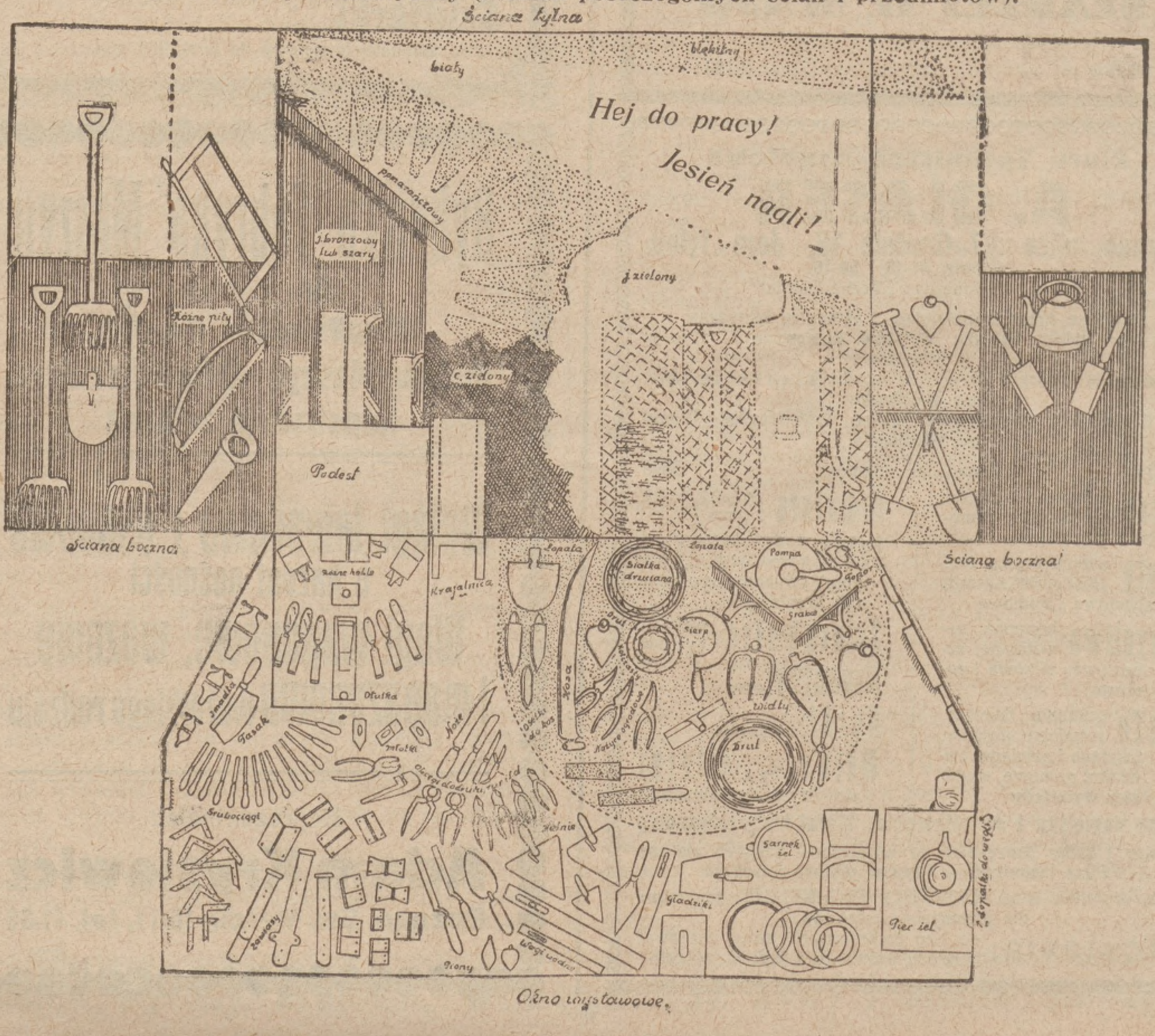
Kupując wyroby krajowe, wzbogacasz kraj i siebie samego!

Wzorowe Okno Wystawowe
dla handlu żelazem i wyrobów metalowych

I.) Widok w normalnej perspektywie.



II.) Przekrój schematyczny (rozkład poszczególnych ścian i przedmiotów).



Wiadomości branżowe

UKONSTYTUOWANIE SIĘ RADY POLSK. ZWIĄZKU PRZEMYSŁOWCÓW METAL.

Na posiedzeniu Rady Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych, które odbyło się dnia 23 września r. b., Rada ukonstytuowała się zgodnie z art. 43 statutu Związku, wybierając zpośród siebie Prezydjum Rady i Zarządu P. Z. P. M. na rok 1930-31. Rada wybrała w głosowaniu tajnem: na prezesa p. inż. Jana Jeziorańskiego (po raz 7-my); na wiceprezesów pp. inż. Janusza Czarlińskiego i inż. Stanisława Jana Okolskiego (po raz 6-ty); na członków Zarządu zostali wybrani ponownie pp. Kazimierz Ambrożewicz, Antoni Dunin-Ślepść, Stefan Przanowski i Seweryn Samulski.

USTAWA STANDARYZACYJNA.

Ministerjum Przemysłu i Handlu opracowało projekt ramowej ustawy standaryzacyjnej, która umożliwi wydawanie przepisów standaryzacyjnych dla artykułów wywozu produkcji rolnej, a więc zbóż, masła, bekonów. Ostateczne zredagowanie tej ustawy nastąpi w porozumieniu z Ministerstwem Rolnictwa, kontrolę nad jej wykonaniem sprawować będzie Ministerjum Przemysłu i Handlu. Projekt ustawy, mający narazie charakter przedwstępny, rozesłano Izbom Przemysłowo-Handlowym do zaopinjowania.

WIELKI PRZEMYSŁ DOMAGA SIĘ OGRANICZENIA PRZYMUSOWYCH INWESTYCYJ ZWIĄZANYCH Z OCHRONĄ PRACY.

W memorjale o doraźnych środkach pomocy dla życia gospodarczego, przedłożonym rządowi, Centralny Związek Polskiego Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Finansów ze względu na ciężkie położenie przemysłu domaga się zredukowania do minimum żądań Inspekcji Pracy z zakresu wszelkich inwestycyj, t. j. ograniczenia się w tej dziedzinie tylko do wydatków bezwzględnie koniecznych. Również wydane już tego rodzaju nakazy winny być — zdaniem „Lewiatanu" — zawieszone do chwili, gdy warunki gospodarcze wybitnie się poprawią. W tym celu organy Inspekcji Pracy winny otrzymać odpowiednie instrukcje w tym kierunku, aby w każdym poszczególnym przypadku przy zarządzeniach, wymagających wydatków, brały pod uwagę możność i położenie finansowe przedsiębiorstwa, zarówno pod względem jakości, jak i czasu wykonania.

PROPAGANDA KRAJOWYCH MASZYN I NARZĘDZI.

Jak wiadomo, Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu przyczyniła się znakomicie do zrewidowania zapatrywań polskiego kupca i konsumenta na możliwości zaopatrywania się w wyroby krajowe. Należy jednak ten wielki wysiłek propagandowy rządu i społeczeństwa utrwalić przez dalszą czynną akcję zorganizowanego i świadomego swych dań polskiego przemysłowca, kupca i konsumenta, przy współpracy w pierwszym rzędzie powołanych do tego organizacyj, jak Izby Handlowo-Przemysłowe, Izby Rzemieślnicze itp.

W zakresie zainteresowań swoich członków, z inicjatywą w tym kierunku wystąpiła Izba Rzemieślnicza w Grudziądzu (ul. Groblowa 59), która celem zapoznania rzemiosła polskiego ze stanem produkcji udoskonalonych krajowych maszyn i narzędzi urządza Stałą Wystawę Maszyn i Narzędzi Rzemieślniczych.

SOSNOWIECKIE TOW. RUR I ŻELAZA.

Za rok sprawozdawczy 1929-30 zakończony 30 czerwca 30 r. wobec kryzysu, jaki przeżywa kraj, wykazuje znaczne zmniejszenie obrotów, a tem samem i zysków. Obroty zmniejszyły się w porównaniu z rokiem ub. z 46 na 32 milj. zł. Zysk wyniesie tylko 1.600 tys. wobec 5.180 tys. w r. poprzednim. Szczególniej zaważyło tu pogorszenie konjunktury na rynku wewnętrznym, eksport bowiem utrzymał się na poprzednim poziomie. Wobec takich wyników jest mało prawdopodobne, aby spółka wydzieliła większą dywidendę, w roku poprzednim dywidenda wynosiła 4 proc.

KONCENTRACJA NIEMIECKIEGO PRZEMYSŁU MASZYNOWEGO DLA CELÓW EKSPORTU.

Według informacyj „Frankfurter Ztg." w niemieckim przemyśle maszynowym nurtują projekty stworzenia wspólnej organizacji dla celów eksportu, głównie zamorskiego. Dotyczy to przedewszystkiem powołania do życia wspólnych biur sprzedaży zagranicznej. Porozumienie to miałoby doniosłe znaczenie nietylko ze względu na organizację handlową, lecz również dzięki możności obniżenia kosztów wstępnych prac inżynieryjnych, oraz większej łatwości finansowania eksportu. Projekty odnośne przewidują w jednym ze swych warjantów utworzenie Syndykatu Eksportowego, łączącego około tysiąca wielkich i mniejszych fabryk maszyn, domów instalacyjnych i domów handlowych, pracujących w branży maszynowej, przyczem syndykat ten rozporządzałby budżetem RM. 4 miljn. rocznie m. in. na cele propagandy. Koncesja ta spotyka się z krytyką ze względu na wielkie różnicowanie przemysłu maszynowego i trudność uzgodnienia ich potrzeb eksportowych. Więcej realnem wydaje się utworzenie organizacji o bardziej zacieśnionym zakresie, obejmującym tylko niektóre kategorje fabryk. Zaznaczyć należy, że wartość produkcji niemieckiego przemysłu metalowego wyniosła w 1929 r. RM. 4.200 miljn., t. j. przewyższała produkcję z 1928 r., równą RM. 4 miljd., a również produkcję w 1913 r., obliczaną według cen z 1925 r. na RM. 3.85 miljd., przyczem na eksport przeznaczono w 1913 r. 27 proc., w 1928 r. 29 proc., a w 1929 r. już 34 proc.

IMPORT MASZYN PRZEMYSŁOWYCH DO WŁOCH W 1929 ROKU.

Import maszyn przemysłowych do Włoch wyniósł w 1929 r. 68.036 ton, czyli o 14.595 ton więcej, aniżeli w roku 1928. Wartość importu wyniosła w 1929 r. 306,5 milj. złotych. Pierwsze miejsce wśród importerów maszyn do Włoch zajmują Niemcy, skąd wwieziono do Włoch w 1929 r. 33.000 ton maszyn (o 9.500 ton więcej aniżeli w 1928 r.), zkolei idą: Anglja (9.400 ton w 1929 r. i 7.600 ton w 1928 roku), Francja (8.800 ton w 1929 r. i 6.700 ton w 1928 r.), Stany Zjednoczone (5.600 ton w 1929 r. i 3.600 ton w 1928 r.) i Szwajcarja (4.700 ton w 1929 r. i 4.900 ton w 1928 r.).

ZAMÓWIENIA INDYJSKIE NA LOKOMOTYWY W PRUSACH WSCHODNICH.

W czerwcu stocznia „Schichau" w Elblągu otrzymała zamówienie na lokomotywy dla kolei indyjskich na sumę Mk. n. 500.000. Jest to pierwsze zamówienie na lokomotywy ze strony zagranicy. Sprawa to wywołała głośne echo w Zachodnich Niemczech, gdyż kilka fabryk lokomotyw wystąpiło z protestem przeciwko stoczni „Schichau", która wniosła ofertę na dostawę lokomotyw dla Indji po cenie dumpingującej inne fabryki lokomotyw w Niemczech. Fabryki zachodnio-niemieckie wystąpiły przeciwko stoczni „Schichau", zarzucając jej, że subwencje rządowe zużywa na dumping innych fabryk lokomotyw.

KRYZYS NA GDAŃSKIM RYNKU ŻELAZNYM

W żelaznym przemyśle gdańskim, szczególnie w wielkich stoczniach daje się odczuwać brak nowych zamówień na statki. Horoskopy na poprawienie się sytuacji są bardzo słabe wobec kryzysu gospodarczego w Polsce, szczególnie w rolnictwie i cukrownictwie, które ograniczają się w przeprowadzaniu inwestycyj, a które dotychczas w budżecie żelaznym przemysłu gdańskiego odgrywały poważną rolę. Również odbija się niekorzystnie sezon budowlany.

ZWIĘKSZENIE PRZYWOZU ŻELASTWA DO ANGLJI.

W I półroczu rb. do Anglji przywieziono 120 538 t. żelastwa, gdy w tym samym okresie r. ub. tylko 19 689 t. Jednocześnie wywóz w okresie sprawozdawczym zmniejszył się, osiągając liczbę 91 369 t., w stosunku do 249 310 t., wywiezionych w I półroczu r. ub.

WŁOSKI IMPORT ŻELASTWA.

W ostatnich czasach obiegały zagranicę wiadomości, że hutnictwo włoskie prowadzi rokowania w sprawie utworzenia wspólnej organizacji zakupów żelastwa, chociaż jednocześnie ukazały się zaprzeczenia tych pogłosek. Swego czasu, gdy Włochom przyznano kontyngent we Francji, huty włoskie przystąpiły do organizacji „Consorzio italiano consuma teri rottami aciaio". Porozumienie to ma jedynie na celu podział między poszczególne huty materjału kontyngentowego, którego np. w r. 1929 importowano z Francji do Włoch ogółem 450 000 ton, w tem 193 000 ton na kontyngent i 257 000 ton poza kontyngentem.

POLSKA PIONIEREM NAUKOWEJ ORGANIZACJI PRACY.

„Tydzień Polski" we Francji, Belgji i Holandji.

Dowiadujemy się, że Instytut Naukowej Organizacji w Warszawie otrzymał od Międzynarodowego Komitetu Naukowej Organizacji zaproszenie do urządzenia w dziesięciu miastach zachodnio-europejskich (we Francji, Belgji i Holandji) pod nazwą „Tygodnia Polskiego" pokazu swego dorobku naukowego.

W szczególności idzie o zademonstrowanie sporządzonego przez Instytut Naukowej Organizacji filmu, ilustrującego zastosowanie naukowej organizacji do kopalń węgla kamiennego, a także o zaznajomienie zagranicznych kół inżynierskich i przemysłowych z metodą harmonogramów prof. K. Adamieckiego, naczelnego dyrektora Instytutu Naukowej Organizacji. Słysząc o wielkich wynikach, jakie metoda ta wydała w Polsce w zastosowaniu do różnych dziedzin, jak kolejnictwo, górnictwo, rolnictwo, budownictwo itd., zagranica zaczyna coraz baczniejszą zwracać uwagę na Polskę, jako na pioniera w dziedzinie ekonomicznego i racjonalnego usprawnienia pracy, niepołączonego z kosztami inwestycyjnemi, jakie zazwyczaj pociągają za sobą inne metody racjonalizacji.

Kronika gospodarcza

ZJAZD ZWIĄZKU IZB PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH.

W poniedziałek, dnia 22 września odbył się w siedzibie warszawskiej Izby Przemysłowo-Handlowej Zjazd Związku Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. Celem Zjazdu było zastanowienie się nad sprawą realizacji uchwał przyjętych na Kongresie Radców Izb Przemysłowo-Handlowych we Lwowie.

17.927 MILJ. ZŁOTYCH WYNOSI ZADŁUŻENIE BANKÓW POLSKICH ZAGRANICA.

Ogólny stan zadłużenia banków polskich w pozycji „banki zagraniczne nostro" za ubiegłe dwa kwartały r. b. wyniósł 493 milj. zł., z czego na pierwszy kwartał przypada 266 milj. zł., zaś na drugi — 227 milj. zł. Z powyższych liczb wynika, że dopływ kapitałów zagranicznych do banków prywatnych na rachunki „nostro" był silniejszy w pierwszym kwartale r. b., kiedy normalnie na rynkach następuje pewne upłynnienie.

Zadłużenie banków polskich na koniec ubiegłego roku wynosiło 17927 milj. złotych.

Należy zauważyć, że stopa procentowa w Polsce jest ciągle tak wysoka, że stanowi pewną siłę atrakcyjną dla kapitałów zagranicznych, wiążących się na krótki termin, bądź lokowanych bezterminowo.

Pomimo ogólny kryzys, jaki przechodzi życie gospodarcze całego świata, banki zagraniczne w coraz większym stopniu angażują się w Polsce, nabierając zaufania do dalszego rozwoju gospodarczego naszego kraju.

PRZEMYSŁ PRZYBORÓW PIŚMIENNYCH.

Stan polskiego przemysłu przyborów piśmiennych znamionowały w 1929 r. następujące cyfry dotyczące wytwórczości:

W 30 wytwórniach wyrabiano ołówki, kredki, stalówki, obsadki, pluskiewki, ostrzydełka, suszarki, linijki, gumki, o wartości 15 miljonów zł.; w 40 wytwórniach księgi biurowe i kopjowe, zeszyty szkolne i bloki, zeszyty do nut, skoroszyty i albumy o wartości 8.9 milj. zł.; w 21 wytwórniach koperty, karty z widokami, wizytowe i do grania oraz papeterje o wartości 8.8 milj. zł.; w 14 wytwórniach atrament, farbki, tasiemki do maszyn piszących, papier węglowy itd. o wartości 4.6 milj. zł.

Przemysł przyborów piśmiennych zawdzięcza wzrost swój szczególnie pol-koniemieckiej wojnie celnej i waloryzacji ceł. Ogólne osłabienie gospodarcze powstrzymuje obecnie jego rozwój.

POLSKO-CZECHOSŁOWACKIE STOSUNKI HANDLOWE.

W 1929 r. ogólny import Czechosłowacji wynosił 19 918 miljonów kc., eksport zaś 19 207; saldo bierne Czechosłowacji wyraża się zatem cyfrą 711 miljonów kc. (w 1928 r. Czechosłowacja posiadała saldo czynne w wysokości około 2 miljardów kc.).

W czechosłowackim imporcie w 1929 r. pierwsze miejsce zajmują Węgry z blisko 10 miljardami kc.; potem następują Niemcy (5 miljardów), Austrja (1,9); Polska (1,3), dalej Stany Zjednoczone A. P., Anglja, Francja itd.

W czechosłowackim eksporcie pierwsze miejsce zajmują Niemcy z 3,9 miljardami kc.; udział Austrji wynosi 3 miljardy, Stanów Zjednoczonych A. P. blisko 1,5, Anglji 1,4, Jugosławji 1,1, Polska z 887 miljonami zajmuje szóste miejsce.

Według polskiej statystyki przywóz z Czechosłowacji wynosi 227 845 000 zł (1928 r. 213 418 000), wywóz zaś do Czechosłowacji 296 237 000 zł (w 1928 r. 295 582 000). Polskie saldo czynne wynosi zatem 68,4 miljonów zł (w 1928 r. ponad 82 miljony).

KAPITAŁ FRANCUSKI UCIEKA NIEPRZERWANIE Z NIEMIEC.

Bank Rzeszy za pośrednictwem swego oddziału w Kolonji oddał dalsze zapasy złota, tym razem w wysokości 35 miljonów marek, Bankowi Francuskiemu na pokrycie dewiz.

Jak widać, ucieczka kapitału francuskiego z Niemiec trwa w dalszym ciągu. Bank Niemiecki podaje, iż międzynarodowy Bank Reparacyjny w najbliższym czasie przystąpić ma do interwencji na giełdach zagranicznych w kierunku wzmocnienia kursu pożyczki Younga.

KRYZYS GOSPODARCZY W ITALJI.

Kryzys gospodarczy, ujawniający się we wszystkich krajach, dotknął również Italję. Przemysł rolniczy ucierpiał wskutek spadku cen światowych. Przemysł tekstylny również znajduje się w ciężkiem położeniu ze względu na obniżenie się cen towarów, przeznaczonych głównie na eksport. Wobec zbliżających się terminów płatności, obrót wekslowy na rynku pieniężnym wzrasta; liczba bezrobotnych również znacznie wzrosła.

WYSTAWA PRÓB I WZORÓW PRZEMYSŁU POLSKIEGO W CHARBINIE.

W czasie od 15 listopada br. do 1 stycznia 1931 odbędzie się w Charbinie pod protektoratem Delegata Rzeczypospolitej Polskiej Wystawa Prób i Wzorów Przemysłu Polskiego. Bliższych informacyj zasięgnąć można w Izbie Przemysłowo-Handlowej we Lwowie, ul. Akademicka 17 (pokój Nr. 6).

KAPITALIZACJA WE FRANCJI.

W chwili obecnej zapas złota i dewiz Banku Francji oraz zapasy dewiz Skarbu Państwa i banków prywatnych wynoszą łącznie sumę 87 miljardów franków, czyli o 65 miljardów fr. więcej, niż w r. 1924. Jeśli eksport kapitałów z Francji nie przybierze w najbliższym czasie większych rozmiarów, to w r. 1932 francuskie rezerwy złota i dewiz przekroczą sumę 100 miljardów fr. Tego rodzaju perspektywa wydaje się nienormalną i niebezpieczną, a w związku z tem natychmiastowe zastosowanie środków przeciwdziałających zbędnej akumulacji rezerw kruszcowych wydaje się koniecznem.

MIĘDZYNARODOWA ORGANIZACJA ASEKURACJI.

Niekorzystne wyniki interesów ubezpieczeniowych od gradobicia w ostatnich latach, zrodziły myśl stworzenia międzynarodowej organizacji celem lepszego rozdziału i wyrównania ryzyka. Obecnie toczą się w Wiedniu w tej sprawie obrady, których wyniki mają być przedłożone międzynarodowej konferencji firm ubezpieczeniowych w Vichy. Istnieje zamiar zawarcia układu na przeciąg lat 10.

CZY MA BYĆ UTRZYMANA REGLAMENTACJA TARGÓW I WYSTAW?

Na poznańskim Kongresie Związku Targów Międzynarodowych będzie rozpatrzony zasadniczy problem reglamentacji wystaw i targów.

Sprawa ta, wysunięta przez międzynarodowe Izby Handlowe, ma być w b. r. definitywnie rozstrzygnięta. Myślą przewodnią reglamentacji jest usunięcie pewnych nadużyć, powstających często z pobudek egoistycznych miast, czy nawet czynników prywatnych, które w wielu wypadkach imprezy targów czy wystaw traktują jako przedsiębiorstwo, mające dać zyski jednostronne.

Oczywiście dzieje się to zawsze kosztem wystawców, a więc przemysłu, który zamiast za zwiększenie swych kosztów handlowych nie ma zwiększonych obrotów.

Stąd też tak często obserwowana wstrzemięźliwość przemysłu w stosunku do organizowanych wystaw, które niezawsze przedstawiają dla wystawcy interes z punktu widzenia handlowego. To są przesłanki, z których wyszła międzynarodowa Izba Handlowa, wnosząc o reglamentację targów i wystaw. Kongres poznański sprawę tę rozpatrzy wszechstronnie, a na konferencji paryskiej zapadnie ostateczna decyzja.

NA ZAKOŃCZONEJ OSTATNIO II. MIĘDZYPARLAMENTARNEJ KONFERENCJI HANDLOWEJ W BRUKSELI

przyjęto rezolucję, potępiającą dumping sowiecki, przyczem zaprojektowano utworzenie biura międzynarodowego, któreby się zajęło obmyśleniem praktycznych środków w kierunku zwalczania dumpingu. Przyjęto do wiadomości również wniosek w sprawie utworzenia międzynarodowej Centrali dla udzielania kredytów w szczególności dla rolnictwa w krajach, przeżywających ciężki kryzys gospodarczy, zostawiając decyzję w tej sprawie przyszłej konferencji, która ma się odbyć w Pradze Czeskiej w roku 1931.

KONIECZNOŚĆ WSPÓŁPRACY MIĘDZYNARODOWEJ.

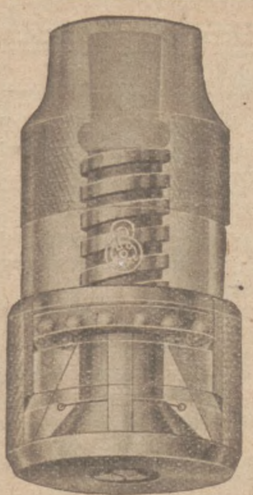
„New York Times" ogłasza wywiad z p. A. W. Ashby, prezesem Wielko-Brytyjskiego Towarzystwa Ekonomicznego. P. Ashby oświadczył, iż nowa taryfa amerykańska jest zastosowaniem metod 19. wieku do skomplikowanych zagadnień wieku 20. Twierdzi on, że Ameryka będzie musiała zerwać ze swoją dotychczasową polityką i przystąpić zupełnie wyraźnie do współpracy wszechświatowej nad stabilizacją powojennych stosunków gospodarczych. Niezbędna jest również współpraca Federal Reserve Bank z wielkiemi bankami europejskiemi i Bankiem do Wypłat Międzynarodowych. Omawiając całe zagadnienie z punktu widzenia przesilenia rolniczego, p. Ashby oświadczył, że kryzys w rolnictwie jest tylko jednym z objawów przesilenia ogólno - ekonomicznego. Zagadnienia tego żadne państwo nie jest i nie będzie w stanie rozwiązać samodzielnie. Jest tu niezbędną współpraca międzynarodowa.

WIELKI PROGRAM GOSPODARCZO-POLITYCZNY LIGI NARODÓW.

Komisja gospodarczo-polityczna Ligi Narodów opracowała obszerne sprawozdanie, zawierające wielki program gospodarczo-polityczny.

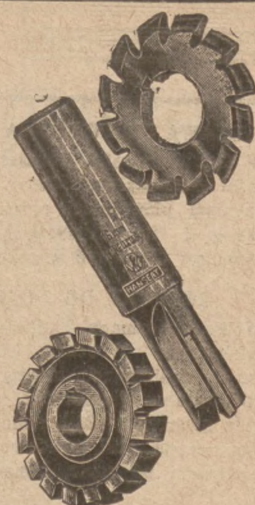
Sprawozdanie jest oparte na postulacie ścisłej współpracy gospodarczej, przedewszystkiem państw europejskich.

Komisja upatruje w niej jedyną drogę uzdrowienia gospodarczego i ratunek, a środkiem do tego jest regionalne porozumienie gospodarcze poszczególnych grup gospodarczych, uregulowanie kwestji taryf celnych, racjonalizacja największego uprzywilejowania, uregulowanie systemu kredytowego i obrotu złota.



POWIĘKSZAJCIE
SPRAWNOŚĆ WASZYCH MASZYN
ZMNIEJSZAJCIE KOSZTY PRODUKCJI
PRZEZ ZASTOSOWANIE
NARZĘDZI PRECYZYJNYCH
PIERWSZORZĘDNEJ JAKOŚCI
DOSTARCZAMY ODWROTNIE LOKO POZNAŃ
WSZELKIE NARZĘDZIA DO OBRÓBKI
METALU NORMALNE, ANORMALNE.

8923

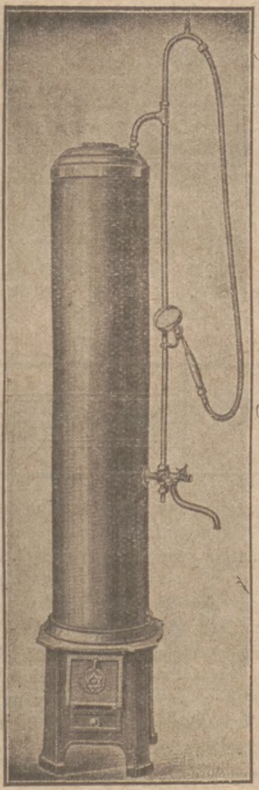




Gryzy - Rozwiertaki - Gwintowniki - Narzynki okrągłe i dwuszczękowe Wiertła specjalne cylindr. z stożkiem morsego i czworokątnym - Uchwyty do wiertarek, opatentowane, oryginalne Kupke i Verabo - Uchwyty do tokarek, system Cuhsmann - Stal specjalna do toczenia i ryflowania, Krupp - Narzędzia do toczenia w kompl., oryginalne Oekonom i osobne części - Maszyny do obróbki metalu wszelkiego rodzaju.

PAŁKOWSKI MIECZYSŁAW - Poznań 3, Marszałka Focha 93

NICKELWERK Sp. Akc.
PARUSZOWICE G. ŚL.



polecają swe pierwszorzędne

Piece kąpielowe

z blachy czysto miedzianej

dostosowane do palenia węglem lub drzewem

około	12	13	14" ∅
„	315	340	365 mm ∅
„	100	120	140 ltr.

Deseń No. 101 brunirowane na kolor bronzowy
Deseń No. 102 błyszcząco klepane (młotkowane)
Deseń No. 103 młotkowane, kolor starej miedzi
Deseń No. 104 młotkowane w paskach, kolor błyszczącej miedzi
Deseń No. 105 z rowkami, kolor błyszczącej miedzi.

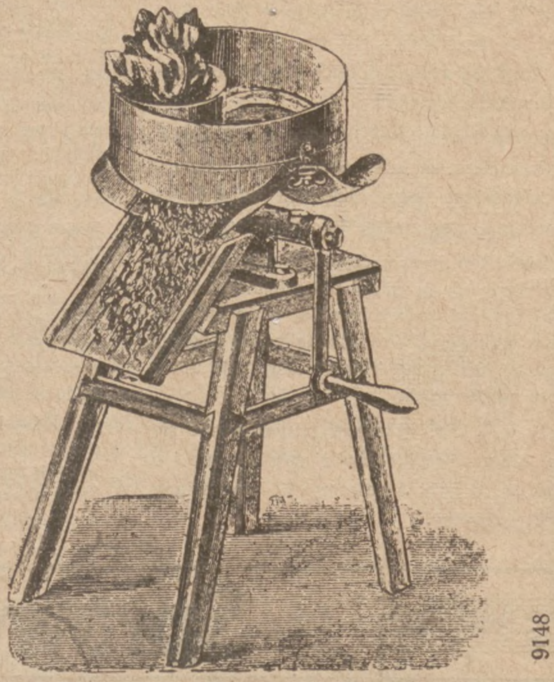
Piece te zaopatrzone są w Ia niklowane mosiężne baterje, w prostopadłą rurę odpływową i w półskośny natrysk. Na życzenie dostarcza się zamiast nieruchomego metalowego natrysku, ruchomy wąż metalowy z ręcznym natryskiem i zahaczeniem (za dopłatą).

Piece wysyła się w specjalnych skrzyniach bez zarzutu opakowane. Skrzynie przyjmuje się zpowrotem za policzeniem $^2/_3$ wartości, przy zwrocie tychże franco.

Dostawa natychmiastowa ze składnicy.

W wypadkach gdzie specjalnie zależy na taniości, służymy piecami prima lakierowanemi z płaszczem cynkowym, miedzianą rurą opałową i miedzianem dnem, z obręczą niklową środkowo-czołową.

Wszelkie zapytania załatwiamy bezpośrednio. 8667



9148

Szatkownice do kapusty

na sezon bieżący poleca

St. Jakubowski, Fabryka Maszyn

Poznań, Polna 8 — Telefon 77-37

Pierwsza Krajowa Wytwórnia Wyżymaczek

aluminjowych patentowanych

lepsze i tańsze od zagranicznych 777

Ludwik Wahl i Syn, Warszawa, Chmielna 58

Eksport — Import

WYSTAWA EKSPORTOWA W GDYNI.

W Gdyni powstał Komitet Samowystarczalności Gospodarczej, który ma się zająć urządzeniem planowanej przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu wystawy eksportowej. Wystawa ma się odbyć w roku przyszłym.

EKSPORT DO NIEMIEC.

Wedle informacyj „Deutsch-Polnische Handelskammer" Wrocław (Breslau), Wallstrasse 2, następujące towary polskie mają widoki zbytu w Niemczech: wodotlenek sodowy (z gwarancją 128°), owies, suszone wytłoki buraczane, soki owocowe, makuchy, ropa i odpadki po ropie, konewki do mleka, odpadki metalowe i stare metale, nasiona oleiste, ziemiopłody. Bliższych informacyj udziela podana powyżej Izba, za załączeniem 2 zł. w znaczkach pocztowych i z powołaniem się na listę B. 22.

W SPRAWIE UTRZYMANIA EKSPOZYTURY PAŃSTW. INST. EKSP. W LONDYNIE.

Onegdaj w Ministerstwie Rolnictwa odbyła się konferencja w sprawie ustalenia odpowiednich środków finansowych dla utrzymania londyńskiej ekspozytury Państwowego Instytutu Eksportowego. W obradach, które toczyły się pod przewodnictwem naczelnika Krawulskiego, wykazano wielką pożyteczność dla celów naszego eksportu działalności P. I. E. i po dłuższej dyskusji ustalono całkowicie plan jej finansowania.

ZAPYTANIA Z ZAGRANICY.

Przedsiębiorstwo amerykańskie interesuje się importem z Polski kamienia budowlanego (marmuru, granitu itp.).

(Nr. 132/A. „Polska Gospodarcza.)

OFERTY FIRM ZAGRANICZNYCH.

Przedstawicielstwo na Polskę fabryki, produkującej maszyny do miażdżenia kamienia górskiego na tłuczeń drogowy, odda firma londyńska.

(Nr. 113/B. „Polska Gospodarcza".)

Rozporządzenia — Sprawy celne

ZAPOWIEDŹ 14 DEKRETÓW.

Na jedno z najbliższych posiedzeń Rady Ministrów ma wejść z inicjatywy Min. Spr. Wewn. 14 projektów rozporządzeń Prezydenta Rzplitej, uzasadnionych nagłą koniecznością państwową.

Między innemi będzie rozporządzenie w sprawie zmiany podatku obrotowego, ustawy o sprzedaży na raty, obniżeniu odsetek za odroczenie kar za zwłokę i kosztów egzekucji.

Mowa też jest o dekrecie, mającym na celu złagodzenie progresji dla średnich i wyższych klas podatkowych, dalej o nowelizacji ustawy stemplowej i o ujednoliceniu odsetek za zwłokę, pobieranych przez instytucje ubezpieczeń społecznych.

Jak widzimy, dekretów przygotowuje się wiele. Ale tu nietylko chodzi o wiele, ale i o ich jakość, o istotne reformy, któremi winny być owe dekrety.

NIEŚCISŁA WIADOMOŚĆ O OGRANICZENIU SPOCZYNKU NIEDZIELNEGO W HANDLU.

W związku z pojawieniem się w prasie informacyj, jakoby Ministerstwo Przem. i Handlu opracowywało projekt ustawy o częściowem zniesieniu spoczynku niedzielnego, wiadomość ta jest otyle niścisła, iż Ministerstwo opracowywuje materjał i projekt dyskusyjny w sprawie przesunięcia godzin zamykania zakładów handlowych w dnie robocze od godz. 7—8 wieczorem, oraz przesunięcia również o jedną godzinę terminu zamykania tych zakładów handlowych, które już obecnie korzystają z prawa handlu do godz. 20, względnie 21. Oczywiście przy ewentualnem przesunięciu terminu zamykania tych zakładów handlowych, obowiązujące normy prawne w dziedzinie ochrony pracy najemnej będą zachowane.

Również Ministerstwo Przem. i Handlu ma zamiar poddać dyskusji sprawy zbyt rygorystycznych sankcyj karnych, obowiązujących obecnie w dziedzinie przepisów o terminach zamykania zakładów handlowych.

ROKOWANIA O NOWE KONWENCJE HANDLOWE.

Rokowania o konwencję handlową z Turcją będą niebawem znowu podjęte w Angorze. Szanse dojścia do porozumienia wystąpią jednak prawdopodobnie dopiero wtedy, gdy konwencja polsko-grecka wejdzie w życie i gdy tureckie rodzynki w imporcie do Polski będą gorzej traktowane, niż rodzynki greckie.

Również rokowania z Kanadą powinny się rozpocząć w październiku i prawdopodobnie skończą się do listopada, rokowania z Południową Afryką są w toku, rokowania o umowę z Indjami Brytyjskiemi są już na ukończeniu. Będą to konwencje proste, oparte na klauzuli największego uprzywilejowania.

REWIZJA AUSTRJACKIEJ TARYFY CELNEJ.

Przygotowania do generalnej rewizji austrjackiej taryfy celnej są w pełnym toku. Chodzi o przerobienie poszczególnych pozycyj celnych tak, aby nietylko zostały uzgodnione taryfy celne i kolejowe dla surowców, półfabrykatów.

Sprawy podatkowe

UWAGI CO DO ULEPSZENIA POSTĘPOWANIA WŁADZ W DZIEDZINIE PODATKOWEJ.

W memorjale o środkach doraźnej pomocy dla przemysłu, przedłożonym rządowi, Centralny Związek Polskiego Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Finansów streszcza ogólne postulaty, dotyczące poprawy i usprawnienia postępowania władz skarbowych w dziedzinie podatkowej, w następujący sposób. 1. Ogłaszanie okólników Ministerstwa Skarbu, zawierających wyjaśnienie poszczególnych przepisów podatkowych. Ogłaszanie interpretacji ustaw przyczyni się do usprawnienia akcji wymiarowej i ułatwi płatnikom obronę przed niesłusznemi orzeczeniami. 2. Uzgodnienie praktyki wymiarowej z zasadami prawnemi, ustalonemi w wyrokach Najwyższego Trybunału Administracyjnego i Sądu Najwyższego. Niejednokrotnie zdarza się, że władze wymiarowe nie stosują się do wyjaśnień najwyższych instancyj sądowych. Koniecznością jest zmiana tego stanu rzeczy. 3. Powiększenie liczby komisyj odwoławczych i przyśpieszenie rozpatrywania odwołań. Postulat ten ma na celu przyśpieszenie załatwienia odwołań od wymiarów podatkowych.

OGRANICZENIE EGZEKUCYJ PODATKOWYCH.

Doniosły okólnik Ministerstwa Skarbu.

Ponieważ przy wymiarze podatku obrotowego za rok 1929 mogły zajść pomyłki co do poszczególnych wysokości oszacowanych obrotów przedsiębiorstw, Ministerstwo Skarbu poleciło Izbie Skarbowej, oraz naczelnikom urzędów skarbowych w Łodzi, aby niezwłocznie przystąpili do rozpatrzenia w myśl art. 88 ustawy o podatku obrotowym, złożonych odwołań od wymiaru tego podatku i do zbadania konkretnych zarzutów i w zależności od wyniku ograniczyli egzekucję podatku do kwot, jakie zaproponowane będą we wnioskach na komisjach odwoławczych.

W związku z tem należy ograniczyć w odpowiednim stopniu wysokość zaliczek kwartalnych na rok 1930-ty.

Okólnik podany posiada kolosalne znaczenie dla szeregu przedsiębiorstw, niewątpliwie upośledzonych przy wymiarze podatku obrotowego w roku ubiegłym.

Jak nas informują, okólnik ten został spowodowany staraniami wszystkich organizacyj gospodarczych z Izbą Przem.-Handlową w Łodzi na czele. Nie ulega wątpliwości, że o ile okólnik ten będzie przez urzędy skarbowe dokładnie wykonany, to w dziedzinie odwołań na wymiar podatkowy, zalewających Ministerstwo i Najwyższy Trybunał Administracyjny nastąpi odprężenie.

O ZNIŻENIE KAR ZA ZWŁOKĘ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie, jako Izba urzędująca Związku Izb, zwróciła się do Ministerstwa Skarbu z prośbą o dalsze przedłużenie stosowania ulgowej stawki przy płaceniu kar za zwłokę z równoczesnem obniżeniem ich do 1 proc. miesięcznie.

Jak wiadomo, do końca września pobiera się ulgową stawkę kar w wysokości 1 i pół proc. miesięcznie, tj. 18 proc. rocznie, gdy równocześnie najwyższa dozwolona stopa procentowa wynosi 11 proc. rocznie.

? Skrzynka zapytań ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów.

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5664. wytwórców uszczelnień miedziano-azbestowych do samochodów.

Nr. 5717. firmy, wyrabiającej osie ruchome.

Nr. 5757. firmy, która dostarcza zatrzaski (zameczki) znane powszechnie a używane do jedwabnych gotowych motylków męskich.

Nr. 5760. firmy, dostarczającej przedmioty metalowe wzgl. blaszane n. p. zabawki blaszane.

Nr. 5761. firmy, dostarczającej guziki patentowe.

Nr. 5764. firmy, dostarczającej przedmioty biurowe z metali.

Nr. 5773. firmy, dostarczającej środki ogniochronne i konserwujące drzewo.

Nr. 5784. firmy, dostarczającej białą papę asfaltową do krycia „Kryzolit".

Nr. 5786. firmy, dostarczającej maszyny do wyrobu guzików nicianych.

Nr. 5791. firmy, która oddałaby w zastępstwo aparaty do krajania wędlin.

Nr. 5793. firmy, wyrabiającej kamienie do zapłonu motorów gazowych zwanych „Izolatorkami", „Piankami" i „Porcelankami".

Nr. 5795. firmy, dostarczającej maszynki do zwijania papierów do muchołapek cylindrycznych.

Nr. 5797. firmy, która odda zastępstwo na Łotwę i Estonję na Fittinga lane rury żeliwne do wodociągów, mosiężne zatrzaski do drzwi, kłódki i zamki do mebli, prasy zapędowe Balata.

Nr. 5800. firmy, dostarczającej hurtowo materjały surowcowe dla produkcji pasty do obuwia.

Nr. 5801. firmy, dostarczającej koła powozowe na gumach w komplecie.

Nr. 5804. fabryki, dostarczającej maszyny do sklejania waty.

Nr. 5812. firmę, dostarczającą fibrę włóknistą do wyrobu szczotek technicznych t. zw. po niemiecku „Fiberbürsten".

Nr. 5814. fabryki, wyrabiającej wieszaki do obrazów (ruchome).

Nr. 5815. firmy, dostarczającej okucia do oprawy obrazów.

Nr. 5816. firmy, dostarczającej przyrządy do plisowania sukien, koronek itd.

Nr. 5817. firmy, wyrabiającej bednarki do głębokich wytłaczań ocynkowane i obołowiane.

Nr. 5818. fabryk haczyków i oczek (Schuhösen) do obuwia.

Nr. 5820. firmy, dostarczającej stojaki do wieszania łańcuchów i kłódek systemu Dulf'a.

Nr. 5821. firmy, dostarczającej miary: jak metry drewniane składane, arszyny i roletki metalowe.

Nr. 5822. firmy, dostarczającej stal konusową 100 m/m.

Nr. 5823. firmy, dostarczającej blachę czarną II i III gatunku specjalnych wymiarów przy dostawie 15.000 kg.

Nr. 5825, fabryki lub huty, wyrabiającej szklane butle oplatane pojemności 5—20 litr.

Nr. 5826. fabryki krajowej wyrabiającej łyżwy niklowe (Schlittschuhe).

Nr. 5769. pewna firma w Buenos Aires szuka dostawców na żelazka do prasowania, drewniane całówki oraz wióry stalowe.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Wozy przyczepne dla ciężarówek

Firma **St. Malinowski**, Fabryka maszyn, wozów i odlewnia żelaza **w Śremie** (Wielkop.) jest na ziemiach Zachodniej Polski jedynem w swym rodzaju przedsiębiorstwem, które buduje w zakładach swych kompletne wozy przyczepkowe do samochodów ciężarowych, dalej przyczepki traktorowe, wozy mieszkalne i beczkowozy. Oddział ten fabryczny dostarcza również wozy robocze dla gospodarstw rolnych i dla wszelkich innych potrzeb, jako też bryczki, jednokonki i powozy.

Główny dział, fabryka maszyn rolniczych, buduje i dostarcza jako specjalność maneże pałąkowe, talerzowe, Haakowskie, dalej walce pierścieniowe, gwiazdkowe Cambridge, również Cambridge-Croscill oraz gładkie, wreszcie młocarnie, sieczkarnie, wialnie itd. — Wszystkie maszyny, fabrykowane z najlepszych surowców, wyposażone są pod względem konstrukcji we wszelkie nowoczesne zdobycze techniczne, współzawodniczą przeto z korzyścią z podobnego typu maszynami zagranicznemi, a są w cenie znacznie tańsze. Śremską tę placówkę wytwórczą, znaną zresztą ze swej solidności i zdolności konkurencyjnej pośród sfer przemysłowo - handlowych, przypominamy przy pokrywaniu zapotrzebowań uwadze i zasłużonemu najszerszemu poparciu. —p—

Korzystne źródło dostawy materjałów izolacyjnych

W braku odpowiednich krajowych przedsiębiorstw wytwórczych i handlowych, przemysł nasz doniedawna jeszcze pokrywał zapotrzebowania swoje na materjały izolacyjne w znacznej części u firm obcokrajowych. W uwzględnieniu poważnej w tym względzie konsumcji ciężkiego przemysłu górnośląskiego, od lat już pracuje na polu dostaw materjałów izolacyjnych firma **Wilhelm - Müller w Szarleju** w województwie śląskiem, której zasiąg dziś rozprzestrzenia się na wszystkie dzielnice kraju. Specjalizowany charakter oraz dokonywane obroty, postawiły placówkę tę handlową w rzędzie konkurencyjnie najzdolniejszych przedsiębiorstw, to też z obsługi jej korzysta przeważająca część naszych zakładów przemysłowych i instytucyj użyteczności publicznej. Firma Müller posiada na składzie i dostarcza najprzedniejszego gatunku materjały izolacyjne zarówno cieplo- jak zimnochronne i służy interesowanym odbiorcom na życzenie szczegółowemi ofertami. —p—

Firmom odznaczonym

na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki

w Poznaniu

polecamy następujące **KLISZE** które odwrotnie wysyłamy:

Oryginały:



Wzór I. Duże klisze para (przednia i odwrotna strona) **20,—** zł



Wzór II. Średnie klisze para (przednia i odwrotna strona) **10,—** zł



Wzór III. Małe klisze para (przednia i odwrotna strona) **8,—** zł

Odlewy ołowiane:

Wzór I.	z dużej kliszy:	para (przednia i odwrotna strona)	— **8.—** zł
„ II.	z średniej kliszy:	„ „ „ „	— **5.—** „
„ III.	z małej kliszy:	„ „ „ „	— **3.—** „

Matryce:

Wzór I.	z dużej kliszy:	para (przednia i odwrotna strona)	— **5.—** zł
„ II.	z średniej kliszy:	„ „ „ „	— **2.—** „
„ III.	z małej kliszy:	„ „ „ „	— **1.50** „

Ceny rozumieją się franco za poprzedniem nadesłaniem gotówki.

„KUPIEC" Wydawnictwo Gazet Fachowych

Poznań, Wielka 10. Tel. 22-77

Targi używanych samochodów w Poznaniu

Okolicznościowa sprzedaż używanych maszyn wszelkiego typu łączy w sobie wiele korzystnych momentów i niejednego kupca i przemysłowca zachęca do kupna oraz pokrycia zapotrzebowań na rynku znacznie zazwyczaj tańszych i wielce zachwalanych objektów. Korzyści faktyczne w wypadkach takich zapewnia jednakże tak sprzedającemu jak kupującemu, jedynie pośrednictwo, oparte na bezwzględnie zdrowych, solidnych i uczciwych zasadach kupieckich, w przeciwnym razie miast zysku, sprzedaż i kupno „okolicznościowe" stać może się źródłem dotkliwej straty. Otóż Zarząd Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych w Poznaniu, przy ulicy Zwierzynieckiej 12, wiedziony przesłankami utworzenia na zdrowych zasadach opartej placówki zbytu okazyjnego używanych, lecz w dobrym stanie użytkowym znajdujących się wozów samochodowych, urządza w Poznaniu pierwsze targi na używane automobile. Targi te odbędą się w czasie od 12—19 października r. b. w Hali Targu Poznańskiego.

Nadarza się przeto niebywała dotychczas okazja sprzedaży względnie kupna używanego wozu samochodowego. Wszyscy zatem pp. przemysłowcy, kupcy lub właściciele samochodów, którzy mają tego rodzaju objekty w dobrym stanie użytkowym do sprzedaży, zechcą niezwłocznie zwrócić się po bliższe informacje do biura Związku pod powyżej wskazanym adresem. Naodwrót natomiast, reflektanci na okazyjne kupna samochodu używanego znajdą wielce dogodną sposobność pokrycia swego zapotrzebowania na Targu w dniach od 12—19 października r. b. i zrobią dobrze, skoro zamierzone kupno odłożą do tego terminu.

—p—

Reorganizacja firmy Dr. Gaspary & Co., fabryka maszyn w Markranstaedt

Powszechnie na rynku światowym znana i renomowana fabryka maszyn Dr. Gaspary & Co. w Markranstädt, specjalizująca się w budowie maszyn dla produkcji kamienia sztucznego i wytwarzająca również maszyny dla ceglarstwa, dachówkarstwa itp., zreorganizowaną została, jak nam donoszą, na towarzystwo akcyjne z kapitałem zakładowym 400.000 mk. niem. Do Rady Nadzorczej i Zarządu nowego towarzystwa weszli wybitni przedstawiciele przemysłu i handlu, co przy wzmocnieniu podstaw materjalnych, zwiększy wydatniej jeszcze zdolność konkurencyjną tegoż przedsiębiorstwa, eksportującego wyroby swoje do wszystkich kulturalnych krajów świata. Naskutek wspomnianej reorganizacji zakres produkcji tych zakładów nietylko nie będzie ścieśniony mimo ogólnoświatowy kryzys, szczególnie w budownictwie, lecz przeciwnie ulegnie on w zakresie specjalizacji dalszemu jeszcze rozszerzeniu. Zwracać się będzie szczególniejszą uwagę na dalsze ulepszenia konstrukcyjne nowoczesnych maszyn dla wytwórstwa i przetwórstwa kamienia sztucznego oraz piaskowca, a poza tem w dalszej mierze rozwiniętą zostanie seryjna budowa pras hydraulicznych dla wspomnianych dziedzin wytwórczych jako też ceglarstwa i dachówkarstwa.

Towarzystwo Akcyjne jako nowy właściciel przejmuje zakłady na własny rachunek z dniem 1 października rb.

—p—

! **Wobec konieczności ustalenia nakładu pisma i wobec napływu nowych prenumeratorów, niniejszem prosimy wszystkich Sz. Abonentów o jak najszybsze wpłacenie przedpłaty na IV kwartał i uregulowanie zaległości na konto czekowe „Rynku Metalowego i Maszynowego" P. K. O. Poznań Nr. 202-796.**

Mamy nadzieję, że Sz. Abonenci, doceniając znaczenie czasopisma zawodowego, ureguluja niezwłocznie we własnym dobrze zrozumianym interesie zaległą i bieżącą prenumeratę.

ADMINISTRACJA.

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

(PRZEDRUK ARTYKUŁÓW DOZWOLONY JEDYNIE ZA PODANIEM ŹRÓDŁA).

Dypl. inż. M. RZĘCKI.

Aparaty pomiarowe i kontrolne w nowoczesnych kotłach parowych

W miarę wzmagającej się konieczności otrzymywania coraz większej sprawności kotłów parowych oraz w związku z rozwojem produkcji pary o wysokiem ciśnieniu i temperaturze, wzrasta również coraz bardziej znaczenie aparatów pomiarowych i kontrolnych. To też w ciągu ostatnich kilku lat, zrealizowano w tej dziedzinie kosztem wielkich wysiłków, bardzo wiele precyzyjnych i dla praktyki niezbędnych aparatów, dających równocześnie pełną gwarancję dla bezpieczeństwa ruchu kotłów parowych.

Ze względu na różnorodność swego zastosowania, spotykamy dzisiaj w eksploatacji ruchu kotłów parowych znaczną ilość aparatów pomiarowych i kontrolnych. Aparaty te służą przedewszystkiem dla pomiaru temperatury, ciśnienia, poziomu wody, siły ciągu, rodzaju gazów, wydajności pary itp.

Aparatura bezpieczeństwa ruchu.

W eksploatacji ruchu kotłów parowych spotykamy poza aparatami, których ustawienie jest obowiązkowe w myśl przepisów dozoru kotłowego, również i aparaty niewymagane temi przepisami. Do pierwszego rodzaju aparatów zaliczyć należy:

1) **Wodowskazy poziomu wody.** Najbardziej rozpowszechnione są tutaj wodowskazy, w których odczyty uskutecznia się poprzez przezroczystą rurkę szklaną, oraz wodowskazy t. zw. refleksyjne, wykonane ze szkła refleksyjnego. W wypadku, gdy chodzi o dobór wodowskazów dla wysokich ciśnień, wówczas zwrócić należy specjalną uwagę na ich szczelność i bezpieczeństwo ruchu.

W wielu kotłach stosuje się wodowskazy o automatycznem wyłączeniu ich działania na wypadek pęknięcia szkła. Wyłączenie to uzyskuje się za pośrednictwem klapy lub też urządzenia kulkowego. Wspomnieć tutaj należy o zalecie wodowskazów refleksyjnych, które na wypadek pęknięcia nie odrzucają kawałków szkła, przez co odznaczają się bezpieczeństwem w ruchu.

W wypadku gdy odczyt poziomu wody utrudniony jest czy to ze względu na wymiar lub też wobec niewygodnego ustawienia kotła, wówczas stosuje się wodowskazy odległościowe. Wskazania wodowskazów uzyskuje się tutaj za pośrednictwem pływaków poruszających strzałkę na tarczy lub też posiłkując się manometrami różnicowemi.

2) **Manometry.** Zadaniem manometrów jest mierzenie ciśnienia pary w kotle. Manometry spotykane w nowoczesnych instalacjach kotłowych zaopatrzone są w specjalne urządzenie rejestrujące, dzięki którym uzyskuje się dokładną krzywą reprezentującą przebieg ciśnienia podczas ruchu kotła. Ostatnio wprowadzony został nowy typ manometru dla pomiaru ciśnienia pary przegrzanej. Manometry te wykonane są z rurek stalowych zastępujących rurki z bronzu fosforowego stosowane dotychczas dla manometrów zwykłych.

Do innych aparatów bezpieczeństwa przepisanych przez dozór kotłowy zaliczyć m. i. należy i wentyle bezpieczeństwa oraz parowe wentyle zwrotne wymagane przy baterji kilku kotłów. Omówienie tych urządzeń pomijamy, ponieważ nie stanowią one aparatury pomiarowej wzgl. kontrolnej.

3. **Termometry i pyrometry.** Aparaty te, przeznaczone dla pomiaru temperatury, wykonywane są obecnie z wielką precyzją. Najczęściej spotykamy termometry których wskazania oparte są na rozszerzalności metalu, lub też na ciśnieniu pary.

Termometry oparte na rozszerzalności ciał, są podobne w swej budowie do termometrów rtęciowych lub alkoholowych. W wypadku jednak gdy trzeba przenieść wskazania termometru na odległość, wówczas stosuje się płyny o wysokim współczynniku rozszerzalności, przyczem przeniesienie wskazań odbywa się tutaj w giętkich rurkach. Tego rodzaju termometry są dość dokładne dla wskazań do 300° C. i mogą być z łatwością powiązane aparatem rejestrującym.

Termometry oparte na działaniu ciśnienia pary nadają się o wiele lepiej do wskazań odległościowych, dzięki czemu znajdują coraz szersze zastosowanie. Pomiar temperatury odbywa się tutaj właściwie przez mierzenie ciśnienia pary odpowiednio obranej cieczy, dzięki czemu uzyskuje się nadzwyczaj ścisłe wskazania. Budowa tych termometrów jest bardzo staranna, wymaga jedynie wiele starań dla otrzymania szczelności naczyń termometrycznych. (Dokończenie nastąpi.)

Komunikacja i Transport

Przesilenie w niemieckim przemyśle parowozowym

Skończyły się dobre czasy dla narodu „Kulturträgerów". Wojna światowa, którą Niemcy sami wywołali, aby do reszty zapanować nad światem, sprawiła że stracili ogromne rynki zbytu we wszystkich częściach świata. Po wojnie przeważnie nie udało im się rynków tych odzyskać. Z tej jak i z innych przyczyn różne gałęzie, potężnego ongiś przemysłu, stanęły dzisiaj w obliczu katastrofy. Tak się rzecz ma między innemi z przemysłem parowozowym.

Przed wojną było w Niemczech 21 fabryk parowozów. Zaopatrywały one nietylko stale rozwijające się koleje państwowe Rzeszy, lecz również i przedewszystkiem zarabiały na wywozie swych wytworów zagranicę. Południowa Ameryka i południowa Afryka kupowały przeważnie parowozy wyrobu niemieckiego. To samo czyniły choć w mniejszym stopniu Indje angielskie, Japonja, Chiny, Rosja i Hiszpanja, częściowo państwa bałkańskie.

Obecnie położenie zmieniło się zupełnie.

Rynek środkowo i południowo amerykański objęli podczas wojny po Niemcach, Amerykanie. Ich fabryki parowozów zorganizowały w tych krajach poradnie dla towarzystw kolejowych, pracujące bezpłatnie. W ten sposób zajęli oni stanowisko bezkonkurencyjne w Meksyku, państw. środkowo-amerykańskich, w Wenezueli, Kolumbji, Peru, Chile, częściowo w Brazylji. Opanowali te rynki do tego stopnia, że albo są wyłącznymi dostawcami parowozów, albo też wychodzą zwycięsko z rozpisanych przetargów wobec fabryk angielskich i niemieckich, ponieważ mogą udzielać i udzielają długoterminowych pożyczek na dogodnych warunkach. Poza tem ważnym powodem, dla którego nikt w czasie przybliżonym nie będzie w stanie odebrać tych rynków fabrykom parowozów Ameryki północnej, jest fakt, że banki północno-amerykańskie udzielają tylko tym towarzystwom kolejowym środkowo i południowo amerykańskim kredytów na budowę nasypów i torów, które się zobowiążą całe swe zapotrzebowanie parowozów zaspokoić w fabrykach parowozów Ameryki północnej. Skutkiem tego cały szereg państw środkowo i południowo amerykańskich od kilku już lat nie rozpisywał przetargów na dostawę parowozów.

W Afryce południowej walka konkurencyjna angielskich i amerykańskich fabryk parowozów doprowadziła do takiego obniżenia cen za parowozy, że niemieckie fabryki nie mogą już z niemi współzawodniczyć. Podobnie sprawy się mają w Indjach angielskich. Japonja i Hiszpanja stworzyły podczas wojny własny przemysł parowozowy. Japoński przemysł rozwinął się nawet do tego stopnia, że współzawodniczy już poważnie z przemysłem niemieckim w dostawach parowozów dla kolei australijskich, a w Chinach spowodował już obniżenie cen do poziomu, który ledwo chroni od strat przy dostawach. Zresztą Chiny z powodu długotrwałej wojny domowej już od lat kilku nie kupowały parowozów europejskich wogóle, a małe ich zapotrzebowanie zaspakajał w zupełności w latach ubiegłych przemysł japoński i amerykański. Podobnie rzeczy się mają w Z. S. S. R., gdzie od kilku już lat nie kupowano — mimo opłakany stan kolejnictwa — nowych parowozów.

Włochy, Węgry i Czechosłowacja posiadają własny przemysł parowozowy.

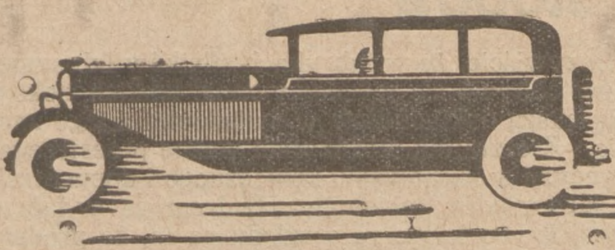
Jedynym więc większym rynkiem zbytu, pozostającym jeszcze w sferze możliwości niemieckich, są Bałkany.

Ale tu przemysł niemiecki spotkał się nieoczekiwanie z nowym groźnym współzawodnikiem. Są to nasze polskie fabryki parowozów. Wspaniałe okazy naszego przemysłu przy ściśle wykalkulowanych cenach wyparły ostatnio drogie wyroby niemieckie. Bułgarja zakupiła z przetargu kilkanaście parowozów polskiego wyrobu najnowszej konstrukcji, tak towarowych o nadzwyczajnej sile pociągowej, jak kurjerskich łączących szybkość wybitną z siłą niezwykłą. Zwróciła na to uwagę natychmiast prasa zagraniczna, a prasa niemiecka podkreśla złośliwie, że tylko dzięki subwencjom rządu polskiego polskie fabryki parowozów mogą kalkulować tak niskie ceny, rozmyślnie nie przypominając, że niemieckie fabryki parowozów otrzymują subwencje od rządu niemieckiego, jak np. Schichau, G. m. b. H. w Elblągu i t. p.

Skutkiem wyżej opisanego ścieśnienia się rynków zbytu na niemieckie parowozy z 21 przedwojennych niemieckich fabryk parowozów zamknięto po wojnie z konieczności dziewięć. 12 fabryk jest nadal czynnych, ale wykorzystują z braku zamówień swe urządzenia techniczne zaledwie w 10 procentach. Mogłyby one w roku wytworzyć 4000 parowozów, gdy tymczasem towarzystwo niemieckich kolei zamawiało w ubiegłych latach zaledwie sto parowozów na rok, a w końcu lipca r. b. zamówiło na roż 1930 aż 51 parowozów!

Komisja Komunikacyjna Izby Przemysłowo-Handlowej we Lwowie

odbyła posiedzenie w dniu 16 września b. r. pod przewodnictwem r. inż. Z. Platowskiego. Przedmiotem obrad był projekt ordynacji pocztowej przesłany Izbie do zaopinjowania przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów. Na podstawie referatu ref. Dra Bluma Komisja wypowiedziała się za zmianą niektórych postanowień projektu ordynacji. Poza tem naskutek wniosków wiceprezesa arch. Ulama oraz radców Połonieckiego, Fränkla i Jasielskiego uchwalono odnieść się do Zarządu Poczt i Telegrafów o wprowadzenie różnych udogodnień i ułatwień w dziedzinie komunikacji pocztowej, telefonicznej i telegraficznej.



Dział Samochodowy

Targi na samochody używane w Poznaniu od 12 X. do 19 X. 1930 r.

Obrady kupców samochodowych.

Odbyło się zebranie zarządu Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych. Powzięto szereg uchwał w związku z otwarciem targów na używane wozy samochodowe, następnie uchwalono zaproponować ogółowi kupiectwa utworzenie giełdy na używane wozy, której danoby wyłączne prawo przyjmowania wozów używanych. Na podstawie tego projektu wozy używane nie mogłyby być przyjmowane przez kupca, lecz klient musiałby swój stary wóz sprzedać na giełdzie a otrzymanemi bonami mógłby u każdego kupca samochodowego dokonywać wpłat na nowy kupiony wóz. Projekt ten po wprowadzeniu w życie uregulowałby cały handel samochodowy w najdrażliwszej dziedzinie. Następnie wybrano jako delegata na zebranie Rady Zrzeszeń w Warszawie p. Wł. Szczepańskiego.

Właściciele autobusów o budowie dworców

W dniu 24 bm. odbył się zjazd właścicieli autobusów województwa warszawskiego; w zjeździe wzięli udział delegaci przedsiębiorców autobusowych z Warszawy, Włocławka, Płocka, Mławy, Pułtuska, Grójca oraz Kutna.

Tematem obrad był projekt budowy dworców autobusowych w Warszawie, opracowany przez magistrat. W wyniku zjazdu powzięto uchwałę, protestującą stanowczo przeciw powierzaniu budowy dworców autobusowych na terenie stolicy kapitalistom prywatnym, m. in. zagranicznym, przedewszystkiem ze względu na możliwość stosowania przez nich względem przedsiębiorców autobusowych dowolnych opłat za korzystanie z dworców.

W myśl uchwał I-go ogólnopolskiego kongresu komunikacji autobusowej ,który odbył się w Poznaniu, postanowiono zwrócić się do miarodajnych czynników z postulatem, aby budowę dworców autobusowych powierzano samym przedsiębiorcom, mianowicie centralnemu związkowi właścicieli autobusów. W związku z tem wyłoniono specjalną komisję budowlaną, która ma za zadanie realizację powyższych uchwał.

Ważne posunięcia w krajowym przemyśle samochodowym

Szwajcarska instytucja kredytowa „Société de Banque Suisse" otworzyła państwowym „Zakładom Inżynierji" kredyt na miljon dolarów. Otwarcie tego kredytu pozostaje w związku z ukończeniem rokowań w sprawie nabycia przemysłowej licencji firmy samochodowej, oraz uzyskania większej pożyczki zagranicznej, któraby zagwarantowała możność wykonywania licencji i założyła podstawy pod rozwój samodzielnego przemysłu automobilowego w Polsce.

Nabywając licencję przemysłową Saurera, państw. „Zakłady inżynierji" uzyskały zarazem powyższą pożyczkę zagraniczną z banku szwajcarskiego, z możnością podniesienia kredytu do 2 mil. dol., a nawet do kwoty jeszcze większej, w razie rozwoju produkcji samochodów w Polsce.

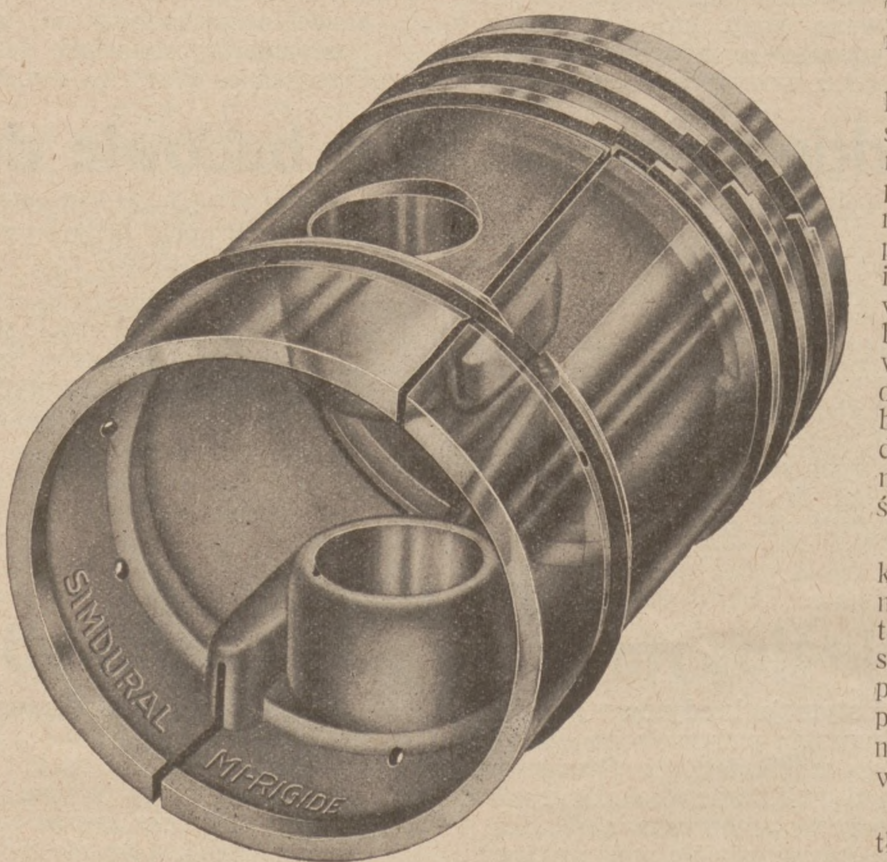
Tłoki z lekkich stopów

W trakcie prac zmierzających do doskonalenia szybkobieżnego silnika spalinowego przekonano się o doniosłem znaczeniu tłoków z lekkich stopów metalowych. Choć sam problem wydawał się być prostym i realizacja jego pozornie była bliską, upłynęło wiele lat, nim lekki tłok z aluminjum, lub podobnych stopów zdobył dzisiejsze znaczenie.

Stosowanie lekkich tłoków w silnikach samochodowych przez szereg lat postępowało tylko bardzo wolno naprzód. Lekki tłok aluminjowy nawet wytworzył sobie całą armję wrogów, do czego nie mało przyczyniła się wspomniana już pozorna prostota i zachęcająca łatwość rozwiązania tego zagadnienia. Ona to skusiła wielu niepowołanych do zajęcia się wytwarzaniem lekkich tłoków. Skutki takich kroków były najczęściej wprost fatalne i niezadowolenie odbiorców spowodowało pewną niechęć do tłoków aluminjowych. W tym stanie rzeczy tylko systematyczną pracą doświadczalną osiągnięte wyniki mogły zło naprawić i doprowadzić do choć powolnego, ale trwałego zdobywania gruntu przez tłok aluminjowy.

Powstały w latach powojennych nader silny prąd racjonalizacji w przemyśle w dużej części uniemożliwił i zdusił w niewyspecjalizowanych i nieprzygotowanych fabrykach silników lub samochodów dalsze eksperymentowanie na własną rękę. Z małemi wyjątkami przekonał się prawie każdy fabrykant samochodów, że tylko specjalizacja może doprowadzić do taniego i dobrego produktu. Dlatego też często nawet mimo posiadania własnych urządzeń wytwórczych, sprowadza fabrykant niektóre ważne części składowe do produkowanych maszyn ze specjalnych wytwórni. Tu jeszcze zaznaczyć należy, iż lekki tłok należy do wyjątkowo wrażliwych elementów i dlatego bezwarunkowo lepiej jest jego produkcję pozostawić specjaliście.

W Stanach Zjednoczonych i w Europie zachodniej istnieje szereg fabryk, zajmujących się wyłącznie wytwarzaniem lekkich tłoków dla silników spalinowych. Znajdując ostatnio coraz to większy zbyt, fabrykanci lekkich tłoków przystąpili do pewnego znormalizowania wielkości i opracowali szereg wskazówek dla wbudowania tłoków. Ścisłe przestrzeganie tych wskazówek jest niezmiernie ważne i wprost decyduje o użyteczności tłoka ze względu na wspomnianą już jego wrażliwość i znaczenie na sprawność silnika.



Oczywiście, że w fabrykach silników lub samochodów odbywa się wbudowywanie lekkich tłoków z największą dokładnością w świadomości jego znaczenia. Zresztą tak niezmiernie ważne przestrzeganie precyzji w zachowaniu koniecznego i dopuszczalnego luzu między tłokiem, a cylindrem jest w fabryce stosunkowo łatwe ze względu na to, że produkcja silników odbywa się zwykle seryjnie i jednorazowe dokładne nastawienie instrumentów pomiarowych wystarczy do kontroli całej masy fabrykatów tej samej serji.

Inaczej przedstawia się sprawa przy późniejszej wymianie tłoków w warsztacie reperacyjnym. Wewnętrzna powierzchnia każdego cylindra ulega z biegiem czasu pewnym zmianom: zależnie od rozmaitych okoliczności wcześniej lub później cylinder owalizuje się wskutek naturalnego zużycia, bądź zostaje wybity z powodu uszkodzeń tłoka, pierścień lub przesunięcia sworznia korbowodu.

Aby usunąć skutki i zapobiec następstwom tego stanu, należy cylindry doprowadzić do normalnej formy przez przeszlifowanie ich i następnie wbudować nowe tłoki. Robota ta przedewszystkiem wymaga odpowiednich obrabiarek, które są bardzo kosztowne, sumienności i znajomości rzeczy.

Tak często spotykane u nas narzekana na złe aluminjowe tłoki spowodowane są najczęściej nie przez nie, a jedynie przez nieumiejętnie i niewłaściwe wbudowanie ich.

Poza gotowemi tłokami wypuszczają zwykle fabryki jeszcze tłoki surowe, wymagające całkowitej obróbki i tłoki półobrobione.

W normalnych warunkach t. j. przy naprawdę fachowem traktowaniu w odpowiednio wyposażonym warsztacie najbardziej wskazanem jest nabywanie tłoków półobrobionych, przez co przeprowadzenie wszystkich operacyj związanych z wymianą może być bardziej indywidualne. Mianowicie przeszlifowanie cylindrów danego bloku ogranicza się wówczas do zdjęcia z wewnętrznej ściany tylko tej minimalnej warstwy mięsa, która jest naprawdę konieczna wskutek zużycia przy jednoczesnem wzajemnem wyrównaniu średnic poszczególnych cylindrów.

Wymiana tłoków żeliwnych na lekkie jest bardziej skomplikowana i wymaga zwykle pewnych zmian w ustawieniu rozrządu silnika, zapału, gaźni-

ka w związku z powiększeniem kompresji i zwiększeniem obrotów.

Ze względu na okoliczności, w których tłok pracuje, trudny dostęp do niego i t. d. przeprowadzenie ścisłych pomiarów i badań zachowania się rozmaitych jego surowców podczas pracy było niezmiernie uciążliwe.

W toku doświadczeń stwierdzono, że najważniejszym problemem do rozwiązania jest opanowanie, wzgl. zmniejszenie rozszerzalności, występującej pod wpływem wysokiej temperatury pracy i dającej się bardzo niemile we znaki w tłokach ze stopów aluminjowych. Ponieważ utrzymanie temperatury w tłoku zależne jest w pierwszym rzędzie od zdolności przewodzenia ciepła, zatem zagadnienie minimalnej rozszerzalności ściśle jest związane ze spółczynnikiem rozszerzania, z tem, jakim przewodnikiem ciepła jest materjał użyty do wyrobu tłoków i wreszcie jak to ciepło odprowadzone zostaje nazewnątrz.

W praktyce zasadniczo większa rozszerzalność lekkich stopów odbija się koniecznością stosowania wspomnianego już luzu między tłokiem, a ścianami cylindra.

W ciągu długich i żmudnych doświadczeń z lekkiemi tłokami wyłoniły się trzy następujące grupy odpowiednich stopów:

aluminjowo-miedziowa,
aluminjowo-krzemowa i
magnezjowo-krzemowa t. zw. elektronowa.

Oczywiście każdy z powyższych stopów posiada poza wymienionemi zasadniczemi składnikami jeszcze inne domieszki.

Dochodząc do wniosku, że dotąd metalurgja nie dostarczyła nam jeszcze tego idealnego surowca, któryby łączył w sobie wszystkie pożądane własności, postarano się drogą czysto konstrukcyjną lub pośrednią wyrównać, wzgl. usunąć największe wady obecnie znanych stopów, używanych do wyrobu lekkich tłoków.

Niesposób tu wyliczać jak rozmaici konstruktorzy usiłowali rozwiązać to zadanie. Zasadniczo wyłoniły się dwa typy tłoków:

a) zrobione z dwóch surowców o zupełnie odmiennych własnościach i różnych spółczynnikach rozszerzania, jak np. z aluminjum i stali lub aluminjum i żeliwa, oraz

b) zrobione jednolicie z lekkiego stopu, którym nadano specjalny kształt zewnętrzny w połączeniu z pewną finezją wykonania.

Czołowym reprezentantem pierwszej grupy są amerykańskie tłoki Nelson-Bohnalite ostatnio mocno reklamowane i także fabrykowane w Europie. Większości czytelników niewątpliwie znany jest osobliwy kształt tych tłoków, zaopatrzonych w wkłady ze stali inwarowej, których zadaniem jest zahamowanie, wzgl. zmniejszenie swoistej lekkim stopom dość znacznej rozszerzalności pod wpływem wysokiej temperatury. Poza tem płaszcz zewnętrzny oddzielony jest tuż za pierścieniami prawie zupełnie od swej dolnej części, która zaopatrzona jest z jednej strony (zatem uważać przy wbudowaniu!) podłużnem skośnem nacięciem (szlicem), wskutek czego z biegiem czasu występuje pewna skłonność do owalizacji.

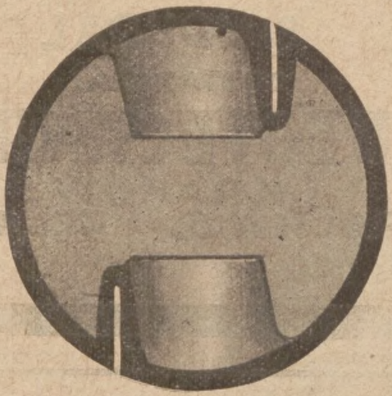
Do drugiej z wymienionych grup należą m. i. tak zwane półsztywne tłoki marki **Simdural**, wyrabiane ze stopu aluminjowo-krzemowego ze znaczną domieszką miedzi i niklu. W stosunkowo krótkim czasie tłok ten (Rycina I) złożył wiele dowodów swej wartości i znalazł szerokie zastosowanie.

Przewodnią myślą przy konstruowaniu półsztywnego tłoka **Simdural B**, była dążność do umożliwienia stosowania jak najmniejszego luzu mimo dość znacznego spółczynnika rozszerzania stopu aluminjowego tak, aby wykluczyć stukanie tłoka w zimnym stanie, ograniczyć zużycie oliwy, a z drugiej strony uniknąć zatarcia, następującego przy zamałym luzie. Licząc się z własnościami materjału, skupiono baczną uwagę na jak największe i jak najszybsze doprowadzanie nagromadzonego w denku tłoka ciepła przez płaszcz na ściany cylindra, a poza tem przez odpowiednią konstrukcję postarano się o uniknięcie szkodliwego wpływu wad stopów aluminjowych.

Jak widać z ryciny 1 i 2 (przekrój poprzeczny) płaszcz półsztywnego tłoka Simdural B posiada dwie długie naprzeciwległe zakładki (falce) pionowe, dotykające obsady sworznia. Zakładki te komunikują się z poziomemi nacięciami, znajdującemi się w górnej części płaszcza tłokowego. Dzięki zakładkom, które spowodowały pewne nagromadzenie materjału i nacięciom poziomym płaszcz tłoka posiada dość znaczną trwałą elastyczność; jego normalna rozszerzalność znajduje poniekąd ujście w elastycznych zakładkach, które poddając, pochłaniają ją, przyczem wskutek symetryczności budowy płaszcz tłoka nie traci formy i stale zachowuje ściśle cylindryczny kształt.

Stosowany przy montażu luz dla tłoków Simdural B sztywnych (zwykłych) i **Simdural B** pół-sztywnych w środkowej strefie płaszcza tłokowego tylko bardzo nieznacznie jest większy od luzu tłoków żeliwnych, w dolnej części sprawa ta jeszcze lepiej się przedstawia. Wskutek tego półsztywny tłok Simdural B mocne ma prowadzenie, a zatem stukanie przy właściwem wbudowaniu nie występuje, jest stale szczelny, a z drugiej strony zatarcie jest wykluczone. Płaszcz tłoka zawsze zachowuje koncentryczność względem cylindra dlatego styka się całą powierzchnią ze ścianami cylindra i szybko odprowadza ciepło. Tłoki Simdural zaopatrzone są w dolnej części płaszcza w dodatkowy pierścień t. zw. oliwny, który przyczynia się do zmniejszenia zużycia smaru, oraz do lepszego prowadzenia i ma szczególnie doniosłe znaczenie przy zastosowaniu krótkich tłoków o nisko osadzonym sworzniu. Symetryczne rozmieszczenie zakładek po obu stronach płaszcza ma jeszcze tę dobrą stronę, że przy wbudowywaniu nie trzeba tłoka specjalnie nastawiać.

Inż. **A. G.**



Kolorowa benzyna

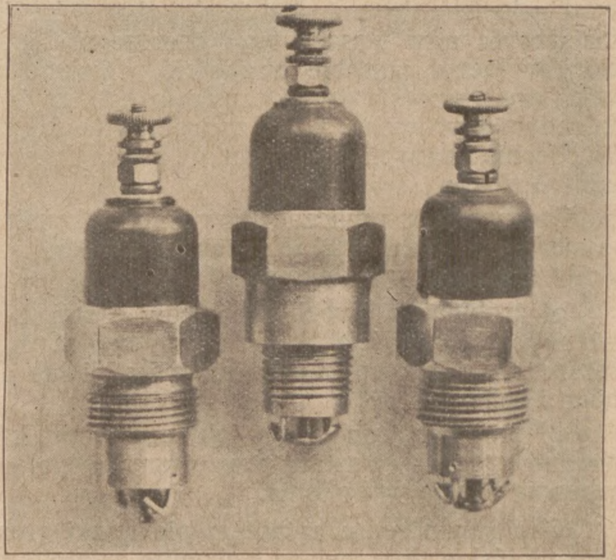
Zagranicą coraz częściej stosuje się w handlu farbowanie paliwa samochodowego. Mieszanki benzynowo-benzolowe lub benzynowo-spirytusowe w celach reklamowych i dla zwrócenia uwagi kupujących farbuje się na kolor czerwony, niebieski i inne, przyczem pompy na stacjach sprzedaży urządza się w ten sposób, że na szczycie pompy umieszczana jest bania szklana, napełniona kolorowym płynem i efektownie oświetlona.

Do farbowania paliwa używa się barwnika neutralnego, który nie pozostawia żadnych śladów w cylindrach i nie powoduje żadnych zmian w płynie.

Jak słychać, inowację tę, bardzo efektowną i posiadającą dużą wartość reklamową i propagandową ma w Polsce zastosować niebawem „Polmin", który zamierza podobno swoją mieszankę spirytusowo-benzynową farbować na kolor błękitny i sprzedawać ją we własnych efektownie oświetlonych stacjach we wszystkich większych miastach.

Ford zamierza budować fabrykę w Rumunji

Jak podaje dziennik rumuński „Cuvantul", przedstawiciel Zakładów Forda rozpoczął rokowania z przedstawicielami m. Temeszwaru w sprawie budowy fabryki samochodów, którąby zaspokoiła potrzeby klienteli bałkańskiej.



Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Jeszcze o ciężkiem położeniu prywatnego przemysłu rowerowego

W ostatnim czasie ukazał się w prasie artykuł p. dyr. L. Szczepańskiego, w którym autor omawia stosunek prywatnego przemysłu rowerowego do wytwórczości państwowej. Artykuł ten zamieszczamy poniżej.

Niejednokrotnie zabierano już głos w sprawie dania jak najszerszego pola pracy prywatnej inicjatywie przemysłowej, wskazując na niebezpieczeństwo, grożące gospodarce narodowej ze strony państwowych przedsiębiorstw, które, nie ograniczając się do produkcji na potrzeby Państwa, wykonują niejednokrotnie pracę na zamówienia prywatne.

W nawiązaniu do powyższego, pragnę poruszyć sprawę produkcji rowerów przez Państwową Wytwórnię Uzbrojenia. Wypuszczanie na rynek przez te zakłady artykułów produkowanych w Polsce przez przemysł prywatny, stanowi dla niego dużą konkurencję, tem poważniejszą, że warunki produkcji przemysłu prywatnego są znacznie trudniejsze, aniżeli przedsiębiorstw finansowanych przez Państwo lub też pracujących pod państwową opieką.

Jeżeli chodzi o produkcję rowerów w Polsce, to wypada przypomnieć, że istniały w Polsce do roku 1928 cztery fabryki rowerów, które przez lat pięć skazane były na stałą walkę z konkurencją zagraniczną, starając się bezskutecznie u miarodajnych czynników o roztoczenie nad krajowym przemysłem rowerowym odpowiedniej ochrony. Dopiero w grudniu 1928 weszło w życie podwyższenie cła wwozowego na ramy rowerowe. Z tym momentem poczęły powstawać w Polsce fabryki ram rowerowych tak, że w latach następnych pracowało już 13 fabryk, mogących prowadzić produkcję ram rowerowych, zdolną zaspokoić całość zapotrzebowania rynku wewnętrznego. W roku 1929 Państwowa Wytwórnia Uzbrojenia otwiera hurtownię rowerów z części sprowadzanych z zagranicy, stopniowo przechodząc na wyrób tych części we własnych warsztatach.

Z chwilą puszczenia na rynek rowerów produkcji Państw. Wytw. Uzbr. rozpoczęła się konkurencja z przemysłem prywatnym. Pracując w znacznie dogodniejszych warunkach, rowery „Łucznik" są oferowane przez przedstawiciela Państw. Wytw. Uzbr. po bardzo niskiej cenie i na nieoprocentowane rozpłaty na 15 miesięcy. Naskutek tego rodzaju ofert, wytworzył się w przemyśle i handlu tej branży jak niemniej wśród reflektantów na rowery zamęt. Wystarczy wskazać, że obroty w maju, czerwcu i lipcu, t. j. w czasie najwyższego sezonu, wynosiły w prywatnym handlu i przemyśle zaledwie 30 do 40 proc. normalnej sprzedaży.

Trudno jest pogodzić się z twierdzeniem, że Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia pierwsze w Polsce uruchomiły fabrykę masowej produkcji rowerów. Konstatuję tutaj stanowczo, że istniały już w Polsce fabryki masowej produkcji rowerów jak „Inwentia", Lipiński, Wahren, Zawadzki itp.

Jeżeli Państw. Wytw. Uzbr. nie chcą zrujnować doszczętnie całego już przeważnie rozwiniętego prywatnego przemysłu jak i handlu rowerowego w Polsce, to powinny zaprzestać zupełnie fabrykacji rowerów. Ostatecznie mogłyby na maszynach, które w Wytwórni w Radomiu posiadają, wykonywać te części rowerowe, których dzisiaj w Polsce jeszcze nie wyrabia się, jak piasty, przekładnie, pedały, łańcuchy i hamulce. W tym jednak wypadku powinny Państwowe Wytwórnie zorganizować prawidłowy dział sprzedaży, którym powinien kierować człowiek, znający prywatny przemysł i handel rowerowy.

Jest to zdanie człowieka, zainteresowanego w przemyśle prywatnym, należałoby teraz, aby osoby powołane zechciały zabrać ponownie w tej sprawie głos, celem ostatecznego wyjaśnienia wątpliwości. Przypominamy, że raz już zamieszczaliśmy tego rodzaju artykuł, wykazujący konieczność „ubocznego" zatrudniania różnych państwowych zakładów, które w czasie pokoju nie są w stanie ekonomicznie wykorzystać swych urządzeń.

Nowy praktyczny rowerowy motor przyczepny

Fabryka Fichtel i Sachs w Niemczech wypuściła na rynek nowy udoskonalony motorek rowerowy. Ma to być w pełnem tego słowa znaczeniu precyzyjna maszynka. Dwutaktowy motorek zaopatrzony jest w dwubiegową przekładnię i sprzęgło, zbudowane w jednym bloku z motorem. Cały ten agregacik zawiesza się na górnej ramie motoru na gumowym podkładzie. Napęd dostaje się na tylne koło przy pomocy łańcucha i kółka napędowego umieszczonego na tylnej osce.

Bardzo liczne próby wydały wyniki zupełnie zadawalające, tak, że można już do pewnego stopnia zagadnienie zmechanizowania roweru uważać za rozwiązane, gdyż motorek ten wraz z rowerem nie będzie kosztował więcej niż 600 złotych.

Motorek zużywa 1 litr benzyny na 100 klm.

Ze sportu motocyklowego

Raid motocyklowy o nagrodę wędrowną „Ilustr. Kurj. Codz."

W najbliższą niedzielę, dnia 5 października, odbędzie się II-gi wewnętrzno-klubowy raid motocyklowy, organizowany przez Klub krakowski, który daje w ten sposób znakomitą okazję dla zwolenników turystyki, wypróbowania swych sił. Nieduże przeciętne chyżości zachęcą zapewne do wzięcia udziału nawet tych motocyklistów, którzy w innych imprezach ograniczają się jedynie do roli widza.

Trasa raidu jest interesująca, prowadzi ona z Krakowa przez Wieliczkę, Bochnię, Niepołomice, Brzesko, Tymową, Iwkową do Nowego Sącza (109,50 km.), z Nowego Sącza przez Stary Sącz, Krościenko, Czorsztyn do Nowego Targu (77.70 km.), z Nowego Targu przez Obidową, Skómielną, Myślenicę i Głogoczów do Krakowa (83,90 km.), razem 271,10 km.

Punkty kontrolne urządzone będą w Nowym Sączu i Nowym Targu. Poza tem na jednym z etapów w miejscu dowolnie przez Komisję sędziowską obranem będzie funkcjonował tajny punkt kontrolny. Zdarzało się bowiem w zeszłorocznym raidzie, iż zawodnik, chcąc sobie stworzyć „rezerwę" na ewentualne defekty, pędził z nadmierną chyżością a odczekawszy nadrobiony czas przed punktem kontrolnym, wyjeżdżał we właściwym czasie, zyskując dodatnie punkty. Ponieważ w imprezie tej chodzi o jak najregularniejszą jazdę, wprowadzenie tajnej kontroli będzie najlepszem rozwiązaniem tej kwestji — rozwiązaniem, które zmusi zawodników do wykazania właśnie tej zalety.

Trasa obrana przez Klub jest tą samą, co i w roku ubiegłym, a to ze względu na jej nadzwyczaj malownicze i piękne położenie. Serpentyny Iwkowej w złotej jesiennej szacie, kaskady wód Dunajca, nad którym na bardzo znacznej przestrzeni wije się droga, Czorsztyn ze swemi ruinami, — to obrazy, o których się nie zapomni.

Dla szczęśliwego zwycięscy ufundowała redakcja „Il. K. C." drogocenną nagrodę przechodnią. Nagroda ta stanie się własnością tego zawodnika, który przez dwa lata zrzędu zdobędzie pierwsze miejsce. Ponadto ufundowany został jeszcze szereg innych pięknych nagród.

W dniu 5 października wyruszą z Rynku obok ratusza pierwsze, najsłabsze maszyny już o godz. 7-mej rano. Start następnych zawodników (motocykle silniejsze) rozpocznie się o godz. 8.30 i maszyny te będą wypuszczane co dwie minuty. Zawodnicy wyjeżdżać będą ulicami: Rynek, Plac Marjacki, Mały Rynek, Sienna, Starowiślna, III Most, Wieliczka w kierunku rogatki Wielickiej. Powrót zaś nastąpi od strony Mogilan ulicą Kalwaryjską, Rynkiem Podgórskim, Lwowską, placem Zgody, przez III Most, wreszcie ulicami Starowiślną, Małym Rynkiem i placem Marjackim przed Ratusz. Władze uproszone przyobiecały pomoc i opiekę nad bezpieczeństwem tak na terenie Krakowa, jak i na całej trasie. W materjały pędne i smary zawodnicy będą się zaopatrywać na punktach kontrolnych w Nowym Sączu i w Nowym Targu.

Dotychczas zgłosili udział w raidzie zawodnicy: pp. Hołuj Stanisław („Harley"), Damski („Harley"), Gębala („Arice"), Wojda („B. S. A."), inż. Hennel („Arice"), Richter („Dunelt"), Hołuj Jan („Harley"), Jankiewicz („Harley"), Immerglück („Ariel"), Zakrzewski („D. K. W."), Zieliński („Harley"), Pizel („Harley") i Zyga. Poza tem udział wezmą członkowie olkuskiego oddziału K. K. M. zp. Hellerówną na „Francis Bamet" na czele.

Dalsze zgłoszenia przyjmowane będą do dnia 3 października godz. 7 wieczór w sekretarjacie Klubu (T-wa „Autosport", ul. Pijarska), gdzie zarówno udziela się informacyj i wydaje regulaminy raidu.

Nowe światowe rekordy motocyklowe Hennego.

Walka o prymat w szybkości w jeździe motocyklowej trwa nadal. Ostatnio Anglikowi Wright udało się pobić dwa rekordy Niemca Hennego na dystansie 1 kilometra i 1 mili angielskiej. Henne postanowił jednak supremację swą nadal utrzymać i w tym celu usiłował w ubiegłym tygodniu pod oficjalną kontrolą pobić rekordy Anglika, co mu się zaraz już w pierwszym biegu udało.

Henne dosiadł 750 ccm maszynę „B.M.W.", na której uzyskał na dystansie jednego kilometra ze startu lotnego chyżość 221 km. 539 mtr.! Na dystansie 1 mili angielskiej (1609 mtr.) uzyskał 219 km. 618 mtr. Obydwa te wyniki są lepsze od ostatnio przez Wrighta uzyskanych i są nowemi rekordami światowemi.

Zdopingowany temi wynikami, usiłował Henne postawić na tym samym dystansie, lecz na motorze słabszym 500 ccm. nowe rekordy. Próby te odbyły się na szosie koło Ingolstadtu i przyniosły pozytywny rezultat. Nowe rekordy światowe 1 km. ze startu lotnego na maszynie niemieckiej B.M.W. 500 ccm. 17.69 sek. czyli 203 km. 504 mtr., zaś na dystansie 1 mili angielskiej 200 km. 200 mtr. na godzinę.

Zgon wybitnego polskiego motocyklisty

W czasie wyścigów motocyklowych o mistrzostwo Polski, które odbyły się w dniu 7. bm. w Grudziądzu, jeden z najlepszych zawodników polskich Poschadel uległ nieszczęśliwemu wypadkowi. W czasie brania zakrętu motocykl pośliznął się i Poschadel upadłszy na bruk, odniósł dotkliwe obrażenia wewnętrzne.

Po trzytygodniowym pobycie w szpitalu Poschadel zmarł w dniu wczorajszym.

Zaznaczyć należy, że Poschadel był dwukrotnie mistrzem Polski na rok 1928—1929.

ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA

ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Gospodarka elektryczna w Stanach Zjednoczonych

Samo wytwarzanie prądu elektrycznego nie podnosi bynajmniej jego konsumcji; należy więc równolegle z rozbudową elektrowni prowadzić pracę propagandową i akcję uświadamiającą oraz dbać o możliwie najprawidłowszy rozdział energji pomiędzy konsumentów. — Są to hasła, któremi kieruje się amerykański przemysł elektryczny. O ich słuszności świadczy niebywały rozkwit amerykańskiej gospodarki elektrycznej, stojącej obecnie na pierwszem miejscu w świecie.

Jak realizuje się wymienione wyżej zasady w praktyce? Aby na to pytanie odpowiedzieć ściślej, musimy najpierw zapoznać się, a raczej przypomnieć sobie warunki, w jakich odbywała się dawniej i odbywa się obecnie elektryfikacja Ameryki.

Bardzo ważnemi czynnikami, wpływającemi na sposób wytwarzania i rozdziału energji są: Duży obszar Stanów Zjednoczonych, oraz znaczne odległości pomiędzy naturalnemi źródłami energji, jak węgiel i wodospady, a poszczególnemi większemi zgrupowaniami konsumentów. Z tych właśnie powodów Amerykanie musieli energicznie zabrać się do studjowania sposobów wytwarzania i przesyłania bardzo wysokich napięć, bijąc w tej dziedzinie Europę ówczesną z jej małemi elektrowniami prądu stałego, obsługującemi tylko bardzo ograniczone przestrzenie. Sukcesy swe z prądami o bardzo wysokiem napięciu zawdzięczają Amerykanie w pierwszej linji doskonałej jakości materjału, który umożliwiał pracę o 100 proc. pewności, wolną od wszelkich niespodzianek, oraz dużym wydatkom na prace doświadczalne. Zwyczaj stosowania tylko najlepszych maszyn i surowców doprowadził do tego, że w wielu elektrowniach amerykańskich, jak cieplnych tak i wodnych nie znane są zupełnie pewne przeszkody w ruchu, zachodzące bardzo często w podobnych zakładach w Europie. To samo można powiedzieć i o podstacjach oraz linjach, wykonanych z niesłychaną dokładnością i wielkim nakładem kosztów.

Drugim ważnym czynnikiem w elektryfikacji Ameryki okazał się odmienny niż w Europie system uprawnień. Poza nielicznemi bowiem wypadkami, w Ameryce nie udziela się koncesyj, jak się to dzieje u nas, z obowiązkowym wykupem przedsiębiorstwa przez gminy lub państwo, lecz daje się tam tej lub innej elektrowni prawo eksploatowania pewnego terenu, przyczem dopuszczalna jest konkurencja innych zakładów, co wpływa bardzo dodatnio na kalkulowanie cen, uniemożliwiając ich śrubowane celem wyduszenia największego zysku przy najmniejszych nakładach własnych. Rozdział energji elektrycznej oraz gospodarka poszczególnych przedsiębiorstw podlega kontroli specjalnych komisyj, złożonych wyłącznie z fachowców, zupełnie niezależnych. Takie komisje fachowe istnieją w każdym Stanie.

Jak widzimy więc, pod tym względem w Ameryce panują liberalizm i zdrowe zasady kupieckie. Inaczej natomiast przedstawia się sprawa budowy linij dalekobieżnych, wychodzących poza granice poszczególnych Stanów. Tu nie wystarcza zwykłe uprawnienie, udzielane z reguły każdemu solidnemu przedsiębiorstwu, zgłaszającemu się po nie, a konieczna jest zgoda tak zw. *Interstate Commission*, która pracuje w porozumieniu z większemi wytwórcami prądu, oraz lokalnemi władzami. Polityka tej komisji polega na uzgadnianiu interesów poszczególnych producentów z uwzględnieniem wymagań konsumentów. Dzięki pracom Interstate Commission poszczególne linje przenikają się wzajemnie, biegnąc nieraz na dłuższych przestrzeniach równolegle.

Na opisanem wyżej tle powstawał przemysł elektryczny w Ameryce, przybrawszy sobie do pomocy cały szereg organizacyj naukowych i handlowych, któ-

rych zadanie polegało na prowadzeniu koniecznych badań technicznych oraz na popularyzacji konsumcji prądu elektrycznego przez odpowiednie pouczanie ludności. Z organizacyj naukowych należy na pierwszem miejscu wymienić *American Institute of Electrical Engineers*, na czele którego stoi sławny profesor M. I. Pupin. Dalej idą organizacje w rodzaju *National Electric Light Association, Society for Electrical development* i inne. Razem różnych organizacyj o charakterze naukowym, naukowo przemysłowym lub czysto praktycznym, że tak powiemy, informacyjnym istnieje na terenie Stanów Zjednoczonych więcej niż 100. Zapewniają one technikom i konsumentom możność najściślejszego informowania się o wszystkiem, co może tylko dotyczyć spraw, związanych z wykorzystywaniem prądu elektrycznego. Między innemi są np. w Ameryce instytuty, poświęcone wyłącznie sprawom prawidłowego oświetlenia. Jeden z nich, najbardziej typowy, dysponuje całą ulicą (ulica 41-sza w Cleveland), którą poświęcono specjalnie na badanie różnego rodzaju systemów oświetlenia miejskiego.

Jakie są skutki tej pracy? Nadzwyczajne. O tem świadczą liczby statystyczne, wykazujące, że w Stanach Zjednoczonych jest obecnie 15 miljonów odbiorców prądu elektrycznego, a elektrownie, sieć i podstacje zatrudniają 300 000 robotników. Dodać należy, że sama organizacja zbytu i rozdziału prądu pochłonęła tam 7 miljardów dolarów.

Jak pracują towarzystwa elektryczne w poszczególnych miastach, ilustrują dobrze dane, dotyczące towarzystwa chicagowskiego, które wytwarza rocznie 3 miljardy kilowatt-godzin, zatrudnia 8.000 pracowników, z których 2/3 są akcjonarjuszami, posiada 755 000 odbiorców i zainwestowało w instalacjach 185 miljonów dolarów.

Dla porównania podamy parę liczb, dotyczących Paryża, który ma ca. 2 900 000 mieszkańców (Chicago ca. 3 300 000). Otóż w Paryżu i okolicy konsumcja elektryczności wynosi tylko nieco więcej niż pół miljarda kilowatów. (Cały departament Sekwany z jego 4 400 000 mieszkańcami zużył w r. 1928 1 400 000 000 K. H.)

L. Kozłowski.

Z Korporacji Przemysłu Elektrotechnicznego
na Województwo Poznańskie

Uczniowie, którzy ukończyli naukę, mogą zgłaszać się do egzaminu październikowego. Należycie dokumentowane wnioski przyjmuje biuro Korporacji najpóźniej do dnia 22 września. Biuro Korporacji mieści się w Domu Rzemieślniczym, ul. Wały Zygmunta Starego 9, I ptr. W godzinach urzędowych od 10 do 1 i od 3—6 udziela się bezpłatnie wszelkich porad i informacyj, tyczących uczni przemysłu elektrotechnicznego. Rodzicom zwraca się uwagę, że uczniowie praktykujący w przedsiębiorstwach nienależących do Korporacji, nie będą mogli zdawać egzaminu i nie otrzymają w myśl art. 124 „Polskiej Ustawy Przemysłowej" świadectwa ukończenia nauki.

Szkoła majstrów elektrotechnicznych

We Lwowie założono dwuletnią szkołę majstrów elektrotechnicznych, która przyjmuje czeladników lub pracowników przemysłu elektrotechnicznego. Nauka rozpoczęła się z początkiem września b. r. i odbywa się w dni powszednie od godziny 6-ej do 9-ej wieczorem.

Kierownictwo nowej szkoły, która ma swą siedzibę w Państwowej Szkole Technicznej przy ulicy Snopkowskiej 47, powierzono właścicielowi przedsiębiorstwa elektrotechnicznego we Lwowie. Świadczy to o tem, że Kuratorjum uczelni przywiązuje dużą wagę do praktycznego wyszkolenia uczniów. Zgłoszenia kandydatów przyjmuje inż. K. Filasiewicz, dyrektor Państwowej Szkoły Technicznej we Lwowie.

Rozbudowa sieci elektrycznego oświetlenia ulic w Warszawie

W z. m. ukończono układanie kabli elektrycznych na ulicach: Zakroczymskiej, Wójtowskiej, Przyrynku, Nowym Świecie, Al. 3 Maja, Al. Jerozolimskich, Ursynowskiej, Marymonckiej, Siennej, Prostej, Gdańskiej, Polnej, Grzybowskiej, Ciepłej, Al. Szucha, Puławskiej, Obrońców, Nowolipkach, Krak. Przedmieściu, Radzymińskiej, Rycerskiej, Ogrodowej i Smoczej oraz na placach Nowe Miasto, Teatralnym i Unji Lubelskiej.

Ukończono roboty, związane z oświetleniem ulic: Barskiej, Kawczej, Fałata, Dygasińskiego, Akacyjnej, Rakowickiej, Bukowińskiej, Śmiałej i Fortecznej.

Trwały roboty, mające na celu oświetlenie ul. Franciszkańskiej, Nowiniarskiej, Okopowej, Zwierzynieckiej, Mierosławskiego, Haukego, Niegolewskiego, Raszyńskiej i Sułkowskiego.

Elektryfikacja województwa Łódzkiego

Na podstawie wyników specjalnej konferencji, odbytej u Ministra Robót Publicznych, dr. Matakiewicza, rozpisano konkurs na przeprowadzenie elektryfikacji łódzkiego okręgu przemysłowego. W konkursie bierze udział siedem elektrowni polskich. — Prace nad elektryfikacją województwa łódzkiego będą rozpoczęte jeszcze w tym roku.

Czy istnieje organizacja dla zbytu kradzionych radjo-aparatów?

Przed paru dniami dowiedzieliśmy się z prasy codziennej o pewnym znamiennym wypadku, jaki zaszedł w jednym z poznańskich przedsiębiorstw radjowych. Mianowicie do firmy „Emka" zgłosił się jakiś jegomość bardzo porządnie ubrany, przedstawił się jako August Wojniczak, współwłaściciel restauracji w jednem z prowincjonalnych miasteczek i zażądał zademonstrowania mu różnych aparatów odbiorczych, poczem oświadczył gotowość nabycia odbiornika i akcesoryj o łącznej wartości 1600 zł. Ponieważ nie posiadał on takiej sumy w gotówce, p. Włodarczak, właściciel firmy, zgodził się na odstąpienie instalacji za 150 zł. gotówki, przyczem reszta ceny kupna miała być pokryta częściowo wekslem klientowskim, częściowo zaś wekslami własnemi nabywcy. Rzekomy August Wojniczak wykazał się przytem dowodem osobistym oraz powołał się na kilka poważnych referencyj. Mimo przewidywania „dobrego interesu" wydał się klient ten p. Włodarczakowi podejrzanym. Chcąc zasięgnąć informacyj o nim, a raczej o akceptancie i żyrancie klientowskiego weksla na 1000 zł., którym miała być uregulowana należność za aparat, p. Włodarczak telefonował do miejscowego Banku Ludowego, który wydał też jak najlepszą opinję o tych osobach. Mimo to, wciąż jeszcze przeczuwając coś złego, p. Włodarczak badał sprawę dalej i wykrył wreszcie, że weksel jest sfałszowany i że rzekomy Wojniczak jest w rzeczywistości zupełnie inną osobą. Rozumie się, że powiadomiono policję, która przy pomocy właściciela składu ujęła oszusta. Po zbadaniu całej sprawy okazało się, że przytrzymany August Wojniczak nazywa się w rzeczywistości Jan Andrzejewski i jest od dwóch lat poszukiwany przez policję za różne zbrodnie.

Powyższy wypadek sam w sobie nie stanowi nic nadzwyczajnego. Zdarzają się przecież różni oszuści, którzy potrafią podrabiać doskonale legitymacje i podszywać się pod cudze nazwiska, zwodząc takim sposobem nawet najostrożniejszych kupców, zdarzają się też i kupcy, którym znajomość ludzi pozwala na złapanie takiego ptaszka. Ostatecznie z tej sprawy możnaby wyciągnąć tylko jeden wniosek, że nawet najlepsze referencje nie dają jeszcze dostatecznej gwarancji, gdyż udzielający opinji nie widzi tego o kim mówi i nie wie, że pod nazwisko jakiegoś solidnego obywatela podszywa się zwykły opryszek.

Tak wygląda sprawa, jeżeli weźmiemy oderwanie ostatni wypadek; jednak jeżeli zwrócimy uwagę na fakt, że w ostatnim czasie zaszło więcej już kradzieży i wypadków oszukańczego kupna radjoaparatów, mimowoli przyjdziemy do odmiennego nieco wniosku.

Popróbujmy rzecz wyjaśnić nieco obszerniej. Obecnie w dobie kryzysu, kiedy trudno nawet na najdogodniejszych warunkach przy udzielaniu 12- i 18-miesięcznego kredytu sprzedać jakiś droższy aparat, o korzystnej sprzedaży okazyjnej wprost niema mowy. Co z tego wynika? Rzecz bardzo prosta, a mianowicie, że żaden „znający się na interesie" paser nie da za radjoaparat nawet 50 złotych. Bo co innego czekolada, papierosy, mąka, wędliny, wódki, ubranie itp. przedmioty, na które zawsze jest zbyt, a co innego radjo, sprzedawane na skandaliczne raty, wymagające fachowej instalacji, różnych gwarancyj i innego zawracania głowy.

Czy to interes dla pasera?

Dobrze; cóż więc robią z radjoaparatami tacy „specjaliści", którzy kupują je za fałszywe weksle lub czeki bez pokrycia, dopłacając jednak zawsze pewną część dobrą gotówką? Chyba nie instaluje u siebie w mieszkaniach nielegalnie nabytych aparatów, tworząc takim sposobem radjowe muzea.

Jak widzimy, musi tu istnieć ktoś, komu opłaci się sprzedawać tak zdobyte aparaty. Czy to może być zwykły paser? Rozumie się, że nie, gdyż taki typ nie poradzi sobie z instalacją odbiornika. Któż więc? Jakaś legalna firma radjowa? Też nieprawdopodobne. Musimy więc przypuszczać, że takiemi kombinacjami trudni się jakiś pokątny radjotechnik, który sam buduje aparaty, a przy okazji nie gardzi „dobrym interesem" kupienia tanio rzeczy kradzionej. Wartoby więc po każdem zniknięciu jakiegoś aparatu poszukać trochę u tych panów. Firmom radjowym natomiast, dla ułatwienia pracy policji, należałoby polecić dokładnie notować numery wszelkich części składowych, wmontowanych do ich aparatów, lub nawet części te jednolicie znakować.

(K—a.)

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Silniki Diesla a rolnictwo

Silnik Diesla, dzięki ostatnio wprowadzonym udoskonaleniom, zdobywa sobie coraz szersze pole działania, gdyż poważna redukcja ciężaru wraz ze zwiększeniem ilości obrotów i elastyczności pozwoliły zastosować go na pojazdach i maszynach poruszających się. Z chwilą, kiedy stwierdzono, że Diesel przestał już być maszyną wyłącznie stacjonalną, cała praca techniczna i fachowa zwróciła na niego specjalną uwagę. W sprawie tej pisze n. p. „Warsztat Metalowy":

Jak wiadomo, światowe zapasy ropy naftowej znajdują się w ilości ograniczonej i ulegają stosunkowo szybkiemu wyczerpaniu z powodu stale rosnącego zużycia przetworów ropnych. W związku z tem zmniejszają się też zapasy benzyny, o które zaczyna być coraz trudniej. Nic dziwnego, że celem zabezpieczenia dostępniejszego i tańszego paliwa samochodowego odbywają się w bardzo wielu krajach intensywne badania i doświadczenia, które idą w dwu kierunkach. Z jednej strony chodzi o to, by drogą benzynę zastąpić przy dzisiejszym silniku samochodowym innemi, tańszemi i dostępniejszemi rodzajami paliwa, a z drugiej strony chodzi o to, by zastosować do samochodów nowy typ silnika, pędzony tanim i dogodnem paliwem.

Jeżeli chodzi o pierwszą dziedzinę, to największe znaczenie praktyczne uzyskały rozmaite mieszanki (benzynowo-spirytusowe itd.), oraz aparaty umożliwiające zastosowanie gazu z węgla drzewnego lub drzewa do napędu silnika samochodowego. W drugiej natomiast dziedzinie zaczęto z powodzeniem stosować silniki Diesla.

Zastosowanie silnika Diesla w samochodzie daje przedewszystkiem wielką oszczędność w wydatkach na paliwo. Oszczędność ta dochodzi do 80 procent. Następnie zastosowanie tego silnika zwiększa wybitnie zapasy paliwa samochodowego, ponieważ do napędu silnika Diesla można używać prawie wszystkich olejów ciężkich, jak: ropę, olej gazowy, parafinę białą, brunatną, olej łupkowy, lignitowy, a nawet olej palmowy. Wreszcie zastosowanie silnika Diesla pozwala na uproszczenie konstrukcji, przy nim bowiem zbędny jest karburator, magneto, świece itd.

Jest rzeczą jasną, że przerobienie silnika Diesla do samochodów nie było zagadnieniem łatwem, lecz nastręczało wiele trudności technicznych, które stopniowo usuwano. Silniki Diesla, pracujące w zakładach przemysłowych jako stojące silniki napędowe, posiadają, jak wiadomo, rozmaite urządzenia pomocnicze do rozruchu. Urządzenia te trzeba było zastąpić innemi dla umożliwienia ich użycia do napędu wozów. Drugą poważną trudność stanowiło to, że normalny silnik Diesla jest wolnoobrotowy.

Już przed dwudziestu laty poczyniono pierwsze próby dla przyspieszenia obrotów silnika Diesla oraz dla zmniejszenia jego ciężaru w stosunku do jednego konia mechanicznego. Pozytywnym wynikiem tych prób było zastosowanie silnika Diesla do łodzi podwodnej, ale było stanowczo zamało dla silnika samochodowego. Dalsze próby doprowadziły do tego, że obecnie silnik Diesla osiąga do 1.600 obrotów na minutę.

Przy normalnym stojącym silniku Diesla odbywa się wtryskiwanie paliwa przy pomocy kompresora. System ten okazał się niemożliwym przy samochodzie, dlatego ustalono nowy system, a mianowicie wtryskiwanie paliwa do specjalnej przedkomory, umieszczonej w głowicy cylindra. W tej przedkomorze spala się częściowo paliwo, a ciśnienie stąd powstające wyrzuca gwałtownie wybuchającą mieszankę do wnętrza cylindra, gdzie następuje dodatkowe zmieszanie z powietrzem i całkowite spalenie. Przedkomory więc spełniają rolę kompresora, ponieważ rozpylają paliwo, mieszają z powietrzem oraz ułatwiają wejście paliwa do cylindra.

Do doprowadzenia paliwa oraz do jego wtryskiwania skonstruowano specjalne pompy.

Po dłuższych studjach i doświadczeniach udało się przeprowadzić niezbędne zmiany konstrukcji silnika Diesla, który zaczęto z powodzeniem stosować do samochodów ciężarowych i autobusów. Samochody ciężarowe z silnikiem Diesla wykazują pew-

ność działania, mały ciężar, dostateczną ilość obrotów oraz oszczędność kaloryczną na jednostkę mocy, a więc wszystkie główne cechy wymagane od samochodu ciężarowego. Wielką zaletą samochodu ciężarowego z silnikiem Diesla jest wybitna oszczędność paliwa. I tak np. silnik typ Z. wytwarzany przez niemiecką firmę Mercedes-Benz, zużywa około 24 kg. oleju gazowego na 100 km., a więc nawet na wagę mniej niż podobny samochód, pędzony benzyną. Silnik zaś Diesla, wytwarzany przez znaną szwajcarską firmę Saurer, wykazuje zużycie tylko 210—230 gr. paliwa na konia mechanicznego na godzinę.

Nie ulega wątpliwości, że samochody ciężarowe z silnikiem Diesla zaczną powoli wypierać, dzięki swym zaletom, samochody benzynowe. Już obecnie cały szereg fabryk buduje samochody ciężarowe z silnikiem Diesla. Również należy się spodziewać, że w niedalekiej przyszłości będzie można zastosować silnik Diesla także przy samochodach osobowych, a nawet i przy płatowcach. Specjalnie ważne byłoby to dla lotnictwa, ponieważ zastosowanie trudno zapalnych olei ciężkich oraz brak zapłonu elektrycznego zmniejszyć będzie mogło wybitnie niebezpieczeństwo pożaru płatowca."

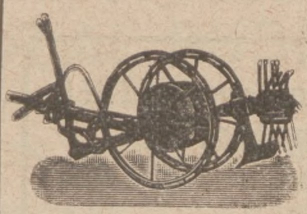
Tyle „Warsztat Metalowy". Ponieważ jednak nas interesuje najwięcej w tym wypadku kwestja zastosowania silnika Diesla do maszyn rolniczych, musimy dodać, że wszystkie jego uprzednio wymienione zalety posiadają tak samo, a może nawet w większym stopniu, znaczenie i dla maszyn rolniczych, które wymagają użycia siły napędowej i pociągowej. Ponieważ, jak to widzimy, silnik Diesla jest znacznie ekonomiczniejszy od zwykłych silników spalinowych, należy przypuszczać, że wkrótce stanie się on uniwersalnym w rolnictwie i każdy traktor, każda ciągówka będą wyposażone w tego rodzaju motory.

Uniwersalny traktor rolniczy „Skoda" 30 KM.

Traktor rolniczy „Skoda" posiada silnik 4-cylindrowy, cylindry umieszczone w jednym bloku, wał korbowy ze specjalnej chromoniklowej stali spoczywa na 3-ch łożyskach, wylanych kompozycją. Napęd rozrządu odbywa się zapomocą kół śrubowych, umieszczonych na przodzie kartera.

Moc silnika na kole pasowem przy 1100 obr.-min. jest 30 KM., wydajność siły pociągowej na haku — 18 KM., co stanowi 65—70% liczby pierwszej (u innych traktorów dochodzi ona zaledwie do 45—50%). Zużycie materjału pędnego (nafty) około 285 gr. na konia godzinę; zużycie oliwy około 0,4 kg.-godz. Całkowita waga traktora wyekwipowanego w koła do orki 2100 kg., z kołami gumowemi zaś do transportów po drogach bitych (szosach) 3300 kg. Nadto, traktor „Skoda" wyekwipowany jest w komplet światła elektrycznego syst. „Scintilla", składający się z magneta i dynamo 60 Watt, z samoczynnym wyłącznikiem, zabezpieczającym uszkodzenie (przeładowanie) baterji, stacyjki połączeniowej, 2 reflektorów oraz baterją 20 amperogodzin — dzięki czemu jest zawsze gotowem źródłem siły w każdej porze dnia i nocy i do każdej pracy.

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających



Wyrabiamy masowo jako specjalność:

kopaczki „Gwiazda B"

do kopania ziemniaków bezsprzecznie najpraktyczniejsze z wszelkich istniejących kopaczek



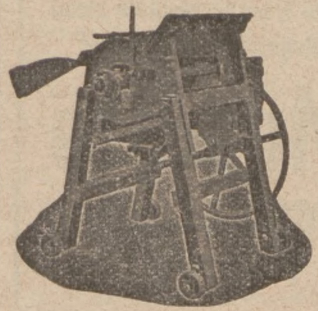
sieczkarnie bębnowe

4 i 3 kosowe, w 7 rozm. wielkościach

młocarnie cepowe „Ideał"

na łożach kulkowych z hamulcem bębnowym, nadające się znakomicie dla średnich i mniejszych gospodarstw.

Prosimy zażądać ofert



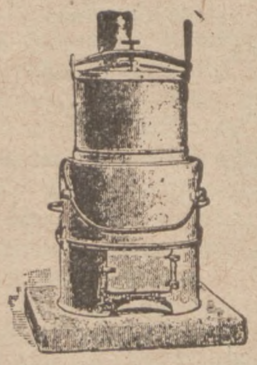
BRACIA MALAK

Fabryka maszyn i odlewnia żelaza

Telegraf.: Bramafa **ŻNIN (Wlkp.)** Telefon nr. 30.

9058

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających



Wyrabiam masowo

PARNIKI

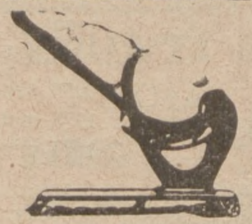
do kartofli i paszy „AGRA"

BRONKI posiewne
TACZKI do worków
TACZKI żelazne do różnych celów
SZUFLE do transportu ziemi
NABIERKI I FORMY do różnych celów

Ryszard Liska

WĄGROWIEC

8821 Fabryka Maszyn i Kotlarnia tel 59.



„IDEAŁ"

nóż do krajania słomy
na ściółkę

tani — praktyczny — trwały

Jedyni producenci 3641

Centrala Pługów Parowych T. z o. p. Fabryka Maszyn

Poznań, św. Wawrzyńca 36. Telefon 6117 i 6950



PALENISKA

do lokomobil i lokomotyw pługowych

Ściany gardzielowe, **Ściany** sitowe

oraz wszelkie prace

kotlarskie

wykonuje

Centrala Pługów Parowych T. z o. p.

FABRYKA MASZYN i KOTLARNIA

Poznań

św. Wawrzyńca 36

7727

Telef.: 6117, 6950 Adr. telegr.: Centropług

Konstrukcja traktora „Skoda" jest wynikiem wieloletnich doświadczeń, oraz licznych prób porównawczych z innemi traktorami, przyczem w konstrukcji tej szczególną uwagę zwrócono nietylko na pracę poszczególnych zespołów lecz i na całość samej maszyny z punktu widzenia praktycznego.

Przy próbach w polu głębokiej orki pługiem 3-skibowym „Olivera" i bronowaniu podwójną broną talerzową, przy napędzie młocarni f. „Ransomé'a" na miejscowym forwarku, oraz przy pociągu różnych ciężarów i z różną szybkością jak po drogach polnych, tak i szosie z zastosowaniem kół gumowych — traktor „Skoda" wykazał zupełną sprawność w pracy i solidność konstrukcji całej maszyny. Należy dodać, że traktor ten wyekwipowany jest w dwa komplety ostróg, z których jedne nadają się do pracy na ziemiach mniej lub więcej zwięzłych, drugie zaś specjalnie do pracy na ziemiach lekkich.

Że traktor „Skoda" wyróżnia się solidnem wykonaniem, świadczy najlepiej fakt, że Zakłady Skoda budują lokotraktory (traktory kolejowe) z tym samym silnikiem, służące do przesuwania wagonów kolejowych ze zdolnością pociągową 3—4 wagonów, które to traktory zastępują w zupełności lokomotywy w fabrykach i zakładach przemysłowych posiadających własne bocznice kolejowe, a znajdujące się zdala od stacyj kolejowych.

Lokotraktor taki pracuje już w fabryce silników lotniczych na Okęciu pod Warszawą oraz w innych zakładach przemysłowych.

Jest to nowy środek lokomocji bardzo oszczędny i tani, który niewątpliwie znajdzie w krótkim czasie wielkie zastosowanie w zakładach przemysłowych, cukrowniach i t. p. fabrykach.

Ważniejsze wymiary i dane techniczne traktora „Skoda".

Ilość cylindrów	4
Pojemność cylindrów	4,85 litr.
Średnica cylindra	105 mm.
Skok tłoka	140 mm.
Moc	18/30 KM.
Maksymalna moc na hamulcu	32 KM.
Ilość obrotów	1100/min.
Materjał pędny	nafta
Zużycie materjału pędnego	285—300 gr./KM./godz
Zużycie oliwy	0,4 kg./godz.
Wydajność siły pociągowej na haku	18 KM.
Pojemność chłodnicy	26 litrów
I szybkość ruchu naprzód	3,75 km/godz.
II szybkość ruchu naprzód	5,75 km/godz.
III szybkość ruchu naprzód	11,2 km/godz.
Szybkość ruchu wstecz	3 km/godz.
Maksymalna siła pociągowa na haku przy I szybkości	1.300 kg.
Maksymalna siła pociągowa na haku przy II szybkości	850 kg.
Maksymalna siła pociągowa na haku przy III szybkości	430 kg.
Odległość haka od ziemi	365 mm.
Koła do orki: średnica i szerokość przednich kół	700/125 mm.
rozstawienie przednich kół	1260 mm.
średnica i szerokość tylnych kół	1050/350 mm.
rozstawienie tylnych kół	1410 mm.
rozstawienie osi	1650 mm.
Koła do jazdy po drogach bitych: średnica i szerok. przednich obręczy (pneumatyk.)	14×50'''
rozstawienie przednich kół	1210 mm.
średnica i szerokość tylnych obręczy (dla pełnych gum) . . 1050/250 lub	1040/130/2 mm
średnica i szerokość tylnych obręczy do pneumatyków	42×9" S.S.
rozstawienie tylnych kół	1300 mm.
Promień zakrętu	4 m.
Odległość najniższego punktu wozu od ziemi na przodzie	265 mm.
Odległość najniższego punktu wozu od ziemi wtyle	290 mm.
Koła pasowe: średnica	300 mm.
szerokość	125 mm.
ilość obrotów	1100/min.
maksymalna przenoszona moc	18 KM.
Wymiary traktora: długość	2950 mm.
szerokość	1975 mm.
wysokość	1625 mm.
Całkowita waga z dodatkami i kołami do orki	2000 kg.
Całkowita waga z dodatkami i kołami gumowemi około	3000 kg.
Wychylenie przedniej osi w płaszczyźnie pionowej	18°
Pojemność zbiornika nafty	75 litr.
Pojemność zbiornika benzyny niezbędnej do uruchomienia silnika	12 litr.

DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

ADMINISTRACJA „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO"

Udział polskich techników na Międzynarodowym Kongresie Budownictwa Żelaznego

W dniach 1—7 bm. odbył się w Liége Międzynarodowy Kongres Budownictwa Żelaznego, w którym wzięło udział również wielu inżynierów polskich. Szereg referatów, oraz dyskusyj poruszał najbardziej obecnie aktualne zagadnienia z dziedziny stosowania stali w konstrukcjach budowlanych i inżynierskich. Omawiane więc były dokładnie: kwestja stosowania szkieletu żelaznego w budownictwie, wprowadzenie spawania konstrukcji prądem elektrycznym, nowe wysokowartościowe stale konstrukcyjne, zastosowanie stali nierdzewiejącej i wiele innych.

Z polskich techników wystąpili na kongresie rektor Politechniki Warszawskiej, dr. inż. A. Pszenicki z referatami, omawiającemi użycie stali wysokowartościowej, oraz konstrukcje mostów zwodzonych.

Ciekawą i aktualną sprawę *zastosowania żelaza w budownictwie mieszkalnem* poruszał prof. dr. inż. St. Kunicki, stwierdzając *wielkie zalety użycia szkieletu żelaznego*, a mianowicie: lepsze wyzyskanie powierzchni i kubatury, znacznie krótszy czas trwania budowy i wynikające stąd oszczędności na procentach od kapitału, możliwość budowania przez cały rok, oraz możność szybszego oddania do użytku wskutek małej ilości wody wprowadzonej do ścian; oszczędność na fundamentach, wynikająca z lekkości budynku, a także możliwość stosowania na słabych gruntach i na terenach podkopanych.

Znany fachowiec konstrukcyj spawanych, prof. Stefan Bryła, nadesłał na kongres referaty, przytaczające przykłady stosowania spawania w Polsce, a mianowicie: most pod Łowiczem oraz ostatnio wykonany spawany szkielet budynku P. K. O. w Warszawie, wykazując znaczne korzyści, płynące z zastosowania tej nowoczesnej metody łączenia. Referat o spawaniu nadesłał również inż. Ignacy Jabłoński, podkreślając w nim konieczność ustalenia form konstrukcyj najodpowiedniejszych dla tego sposobu łączenia.

Prof. inż. F. Szelągowski z Warszawy omawiał wzmocnienie mostu kolejowego pod Toruniem. Referaty, wygłoszone przez polskich techników, przyjęte były z dużem zainteresowaniem i wywołały ożywioną dyskusję.

Udział naszych inżynierów w kongresie budownictwa żelaznego świadczy, że nauka polska nie pozostaje w tyle za zagranicą i przyczynia się wydatnie do postępów techniki.

Z ciekawszych referatów zagranicznych fachowców wymienić należy referat amerykańskiego inżyniera Pistora, w którym twierdzi on, że dzisiejsza technika konstrukcji żelaznej pozwala na budowanie drapaczy chmur o 200 piętrach. Stać się to może tylko dzięki stosowaniu stali, jako materjału konstrukcyjnego.

Referat prof. Hawranka z Brna omawiał stosowanie szkieletu żelaznego w budownictwie europejskiem i wykazał *wyższość konstrukcji żelaznej nad żelazobetonową*. Jako jeden z dowodów przytaczał, że w Berlinie ilość wznoszonych budynków o szkielecie żelaznym w porównaniu z żelazobetonowym z roku na rok się zwiększa.

Interesującym również był referat architekta M. Cassan'a z Paryża o domkach stalowych francuskich. Domki te produkowane w kilku typach fabrycznie i ustawiane następnie na miejscu, rozpowszechniają się we Francji coraz szerzej.

Bogactwo tematów poruszanych na kongresie świadczy, jak różnorodne i wszechstronne zastosowanie może mieć żelazo w nowoczesnej technice i konstrukcjach budowlanych.

Przemysł stalowy na Targach Lipskich

W tegorocznych jesiennych Targach Lipskich wybitny udział przyjął niemiecki przemysł budowlany. Zajmował on dwie duże hale, wypełnione eksponatami, wykazującemi znaczny postęp Niemiec w kierunku modernizacji i racjonalizacji budownictwa.

Wielką ilość eksponatów wystawiły przemysły ceramiczny i cementowy, produkujące najróżnorodniejsze odmiany pustaków dla ścian i stropów, płyt i rozmaitych innych części konstrukcyjnych.

Przemysł żelazny w swojej stałej hali „Stahlblau" dał jasny przegląd możliwości przeróżnych zastosowań żelaza.

Bogaty zbiór fotografij budownictwa szkieletowego, rozwieszonych na ścianach z podziałem na takie grupy, jak np.: budynki handlowe, biurowe, hotele, szkoły, szpitale, kościoły, budownictwo mieszkalne wielkie, średnie i małe oraz przeróżnego rodzaju hale i mosty uwidaczniał szerokie rozpowszechnienie konstrukcji stalowej w Niemczech.

Wystawa była uzupełniona przez wyświetlanie prawie bez przerwy w ciągu całego dnia szeregu filmów propagandowych, któremi niemiecki przemysł żelazny dysponuje w ilości kilkunastu. Filmy te przedstawiają zarówno produkcję stali budowlanej, jak i zastosowanie jej w budownictwie szkieletowem budowie małych domków itd. Wielka ilość wystawionych mebli z rur stalowych oraz mebli żelaznych biurowych, dostosowanych ściśle do wymagań naukowej organizacji, a wytwarzanych przez kilkadziesiąt fabryk, podkreśla przyjęcie się w Niemczech mebli metalowych ze względu na ich higjeniczność, trwałość i lekkość, a zwłaszcza co do mebli biurowych ich ogniotrwałość.

Wielka ilość broszur, prospektów i ulotek propagandowych przemysłu żelaznego oraz firm współdziałających w zwiększeniu konsumcji żelaza zwraca uwagę na centralizację i koordynację oraz na celową współpracę z odpowiedniemi przemysłami, jak np.: cementowni, lekkiej cegły pustakowej, płyt izolacyjnych itd.

Na wolnym terenie przyległym do hali znajduje się wieża radjowa, konstrukcja dachowa stodoły z elementów żelaznych, rusztowania budowlane z rur stalowych, dające się zapomocą specjalnych złączeń bardzo szybko zmontować na budowie. Poza tem liczne przykłady wiązania szkieletu z materjałami, służącemi do wypełniania ścian uwidaczniają, jak wiele udoskonalonych materjałów budowlanych nadaje się jako wypełnienie szkieletu w nowoczesnych budynkach.

Widzimy więc, że wprowadzenie nowych ulepszonych metod budowania z zastosowaniem szkieletu żelaznego nie występuje przeciwko nikomu, przeciwnie, wciąga do zorganizowanej współpracy fachowców budowlanych, oraz producentów materjałów, odpowiadających wymogom nowoczesnego, zracjonalizowanego budownictwa.

O czas pracy w przemyśle budowlanym

Praca w przemyśle budowlanym zależna jest w silnym stopniu od czynników naturalnych — klimatycznych. W Polsce czas pracy w przemyśle budowlanym uregulowany jest ogólną ustawą o czasie pracy, przewidującą zasadę 46-godzinnego tygodnia pracy, podobnie jak i w innych gałęziach przemysłu, nie ulegających wpływom klimatycznego sezonu. Według obliczeń, przeprowadzonych na podstawie danych Państwowego Instytutu Meteorologicznego w ciągu roku przeciętnie 81 dni deszczowych, śnieżnych, lub mroźnych, nie nadaje się do pracy przy budowie.

W ten sposób robotnik fabryczny pracuje rocznie 2.288 godzin (52 tygodnie po 46 godzin tygodniowo, mniej 13 dni świąt po 8 godzin), podczas gdy robotnik budowlany pracuje tylko 1.667 (2.288 godzin mniej w dni deszczowe i mroźne: 81 $\times$ 7,66). Stan ten wytwarza nieprodukcyjną stratę dla dorobku gospodarczego kraju poważnej liczby godzin pracy w ciągu roku, poza tem zaś budowa domów trwa dłużej, niżby to mogło mieć miejsce, gdyż przy budowie może być zatrudniona tylko ograniczona liczba robotników. Zwiększa to koszty administracyjne i powoduje stratę na oprocentowaniu kapitału, uwięzionego nieprodukcyjnie przez dłuższy okres czasu.

Zaznaczyć należy, że praca na dwie zmiany w budownictwie napotyka na wielkie trudności zarówno ze względu na dostawę materjałów, nadzór itp., jak też i ze względu na warunki świetlne oraz na możliwy brak w okresie największego natężenia ruchu budowlanego wykwalifikowanych robotników.

150,000,000 złotych dla Warszawy na budowę hal targowych, chłodni i rzeźni

Pertraktacje z francuską grupą finansową, która zaproponowała magistratowi m. stoł. Warszawy budowę na własny rachunek i eksploatację centralnych hal targowych, chłodni i rzeźni, trwają. Dotąd uzgodniono w zasadzie budowę chłodni tranzytowych, natomiast co do rzeźni sprawa nie jest jeszcze uzgodniona.

Z ramienia konsorcjum francuskiego występuje w Warszawie prof. St. Plebański. Niebawem spodziewany jest przyjazd przedstawicieli wspomnianej grupy finansowej do Warszawy celem przeprowadzenia bezpośrednich pertraktacyj.

Grupa francuska zamierza inwestować w przedsiębiorstwa użyteczności publicznej w Warszawie od 100—150 miljonów złotych.

W Moskwie brukują ulice i budują domy z płyt cmentarnych

W Moskwie odbywa się obecnie brukowanie szeregu ulic. Jako materjał do brukowania używane są między innemi płyty kamienne, zrabowane przez władze bolszewickie z cmentarzów w Moskwie. Niejednokrotnie płyty te w całości lub w większych kawałkach używane są również do budowy chodników, tak, że przechodnie mają możność odczytywania napisów, które umieszczone były na tych płytach, gdy się znajdowały na grobach.

Tak samo kamieni cmentarnych używa się do budowy domów.

WIADOMOŚCI DROBNE

Z RUCHU BUDOWLANEGO.

Zakłady ubezpieczeń społecznych przystąpiły do budowy pierwszej serji tanich domów robotniczych i pracowniczych. Budowę rozpoczęto w Poznaniu, Gdyni, Krakowie, Łodzi, Lwowie, Sosnowcu, Warszawie i Będzinie. W Poznaniu są wznoszone trzy domy robotnicze, w Gdyni dwa domy pracownicze i trzy robotnicze, w Krakowie trzy pracownicze, w Łodzi trzy robotnicze i trzy pracownicze, w Sosnowcu cztery robotnicze i dwa pracownicze, w Będzinie dwa łączne robotnicze i pracownicze. Rozpoczęte budowle będą 4-o i 5-piętrowe. Zakłady przeznaczyły na budowę pierwszej serji domów na lata 1930-31 — 37 miljonów złotych.

ZEBRANIE SEKCJI MEBLARSKIEJ PRZY ZW. TOW. KUPIECKICH.

W sali Domu Kupiectwa Polskiego odbyło się pod przewodnictwem prezesa p. I. Linkego zebranie kupiectwa meblarskiego.

Po zagajeniu, odczytaniu protokółu i komunikatach Zarządu wygłosił generalny sekretarz Związku Tow. p. Wł. Szczepański referat na temat: „O sposobie możliwości przyśpieszenia egzekucyj zobowiązań", poczem uchwalono rezolucję wzywającą Związek Towarzystw Kupieckich do wystąpienia prac komisji kodyfikacyjnej nad procedurą cywilną tak, by ta w najkrótszym czasie mogła już być wprowadzona w życie z mocą obowiązującą na całym obszarze ziem polskich. Obecne bowiem procedury pozostałe po zaborcach przez swą różnorodność oraz niedopasowanie do wymogów czasu uniemożliwiają należyte funkcjonowanie życia gospodarczego przez słabą i opóźnioną egzekucję należności wierzycielskich co naraża na poważne straty handel i prowadzi do licznych nadużyć.

Następnie p. Szpryngacz zdał bardzo interesujące sprawozdanie z wyjazdu zagranicę, w którym podnosił przedewszystkiem zagadnienia branżowe oraz postęp w pracy handlu meblarskiego.

BUDOWA NAJWIĘKSZEGO MOSTU NA ŚWIECIE.

W San Francisco po ośmioletnich studjach, prowadzonych pod kierunkiem pierwszorzędnych konstruktorów i techników świata, zapadła decyzja zbudowania mostu, który nawet w amerykańskich warunkach zdumiewać musi potwornością swoich rozmiarów. Most ten ma być skonstruowany nad Złotemi Wrotami, przy wjeździe do portu San Francisco. Długość jego wynosić będzie 2835 metrów, zatem bezmała trzy kilometry i w punkcie najwyższej swojej elewacji wznosić się będzie o 250 metrów ponad poziom morza olbrzymim łukiem, którego otwór mierzyć będzie 75 metrów. Cokoły mostu opierać się będą na skalistem podłożu, na jakie natrafiono na głębokości 47 metrów.

Można sobie wyobrazić, jakie olbrzymie koszty pociągnie za sobą budowa obliczona w tak gigantycznych rozmiarach, a także ilu ludzi, zarówno z pośród zwykłych robotników, jak wykwalifikowanego personelu technicznego oraz kierowniczych sił fachowych, znajdzie przy tej budowie korzystne zajęcie. Zagadnienie bezrobocia i w Ameryce, tak samo jak na całym świecie, jest palące, bodaj też podobne roboty przedsiębrane są nadewszystko z myślą o możliwościach przeciwdziałaniu mu. Na rozpęd taki stać jednak tylko Amerykę.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Warszawa, 3. 10. Na rynku materjałów budowlanych płacono w dniu 27. 9. przy warunkach wekslowych za 1000 sztuk loco cegielnia podmiejska. **Cegła** 65—70, fracht 15—20, razem wagon Warszawa 78—85, zwózka na budowę 10—15, razem więc cena cegły loco budowa wynosi 90—97 zł, cegła górnośląska loco cegielnia G. Śląsk kosztuje 52—56, plus fracht do Warszawy 35, loco stacja Warszawa 87—90, loco budowa cegła śląska kalkuluje się 95—104, cegła częstochowska loco cegielnie częstochowskie 58—60, fracht 30—32, franco stacja Warszawa 88—90, loco budowa 100—105, cegła dziurawka, zależnie od gatunku za 1000 sztuk 95—105 zł, franco budowa. **Dachówka** franco budowa za 1000 sztuk karpiówka 165—175 zł. **Cement** tylko za gotówkę, zasadnicza cena Syndykatu franco wagon Warszawa za 100 kg. wynosi 9.50, cena więc beczki 200 kg. w Warszawie wyniesie 9.50, plus 9.50, plus opakowanie 3.80, plus stemple i podstawienie wagonu 0.25, razem 23.05 zł, doliczając do tego 1 zł zwózki na skład i zarobek hurtownika, oraz podatek obrotowy, dojdzie do ceny loco skład 26, loco budowa 27, cena beczki 180 kg. wyniesie odpowiednio 23.5 i 24.50—25, w opakowaniu papierowem cement kalkuluje się 1.60 g. taniej, ponieważ cena opakowania za worek wynosi 55 gr., co przy 200 kg. stanowi 2.20, czyli worek 50 kg. kosztować będzie na wagonie w Warszawie zł 5.39. Loco budowa cement ze składu kalkulować się będzie przy dostawach większych zł 6—6.25. **Wapno** w różnych gatunkach franco wagon Warszawa za 100 kg. Kadzielnia kielecka I gat. 5.60, II gat. 5.20, III gat. 4.90, Jaworznia kielecka 4.90, Chęciny kieleckie 4.92, Rudniki 4.50, Rędziny częstochowskie 4.60, sosnowieckie 4.60 i Piechcin poznański 4.85. Zwózka wapna na skład i ze składu na budowę kosztuje 2, tak, że cena najlepszego wapna loco budowa dochodzi do 7.50, wapno lasowane za 1 m. sześc. z dostawą na budowę 40—45 zł, stare lasowanie, mające conajmniej rok, oddawane jest w cenie minimum 50 zł. **Gips** solwayowski za 100 kg. loco skład: murarski 11, sztukatorski 12, modelowy 13, alabastrowy 17, przy dostawach większych o 1 zł drożej. Gips kielecki jest znacznie tańszy i kalkuluje się od 3 do 4 zł na worku 100 kg. taniej.

W dziale materjałów budowlanych ilość protestów wekslowych uległa w ostatnim miesiącu znacznemu zmniejszeniu, choć z drugiej strony zarówno składy jako też i fabrykanci operować zaczęli więcej gotówką. To też ceny podane powyżej zarówno na cegłę, jako też i inne materjały odnoszą się do zapłaty w połowie wekslami, a w połowie gotówką. Ruch nie wykazuje zwiększenia i prawdopodobnie do końca sezonu nie będzie już w tym dziale większego ożywienia, tem więcej, że nowych budowli nie rozpoczynano prawie że zupełnie, a prace dotychczasowe polegają na wykańczaniu już rozpoczętych budowli. Konkurencja w dziale materjałów budowlanych jest bardzo duża i płatnicy gotówkowi uzyskują towar na bardzo niskich cenach.

METALE I WYROBY METALOWE.

Stan cen wewnętrznych żelaza prętowego na poszczególnych rynkach wewnętrznych. Ceny z początku września 1930 r. w przeliczeniu na złote za 1000 kg. w gatunku S. M.: Rumunja 559.15, Jugosławja 547.60, Węgry 466.70, Włochy 447.70, Austrja 426.80, Czechosłowacja 381.80, Niemcy: loco Oberhausen 304.30, loco Gliwice 364, U. S. A. 314.10, Anglja 369.50, Polska 350, Francja ok. 282.80, Belgja 266.

Przypuszczalna zniżka cen Aluminjum. Za dwa tygodnie odbędzie się w Paryżu posiedzenie Europejskiego Kartelu Aluminjowego. Źródła niemieckie podają, że na posiedzeniu tem ceny zostaną obniżone o 15 proc. wobec ogólnego spadku cen na rynku metali. Skłonni są do tego przedewszystkiem producenci w Niemczech, gdzie ostatnio nagromadziły się duże zapasy i gdzie zniżka cen przyczyniła się do zwiększenia produkcji. Obecnie ceny wynoszą w Londynie w Ł za tonę: aluminjum krajowe 95, zagraniczne 100, w Berlinie w RM. za 100 kg.: oryginalne aluminjum hutnicze 98—99 proc. w blokach 190, ditto w sztabach walcowanych i ciągnionych 194.

Katowice, 3. 10. Surówka odlewnicza nr. 1 „Huta Pokój" oraz Górnośląskich Zjednocz. Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Al. Jerozolimskie 11, cena z 29. 9. za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

Warszawa, 3. 10. Dom Handlowy A. Geppner, Grzybowska 27 w Warszawie w dniu 29. 9. notuje następujące ceny metali za 1 kg.: Cyna Banka w blokach zł 7.40, ołów hutniczy 1.15, cynk 1.15, antymon 1.80, aluminjum hutn. 4, blacha miedziana 4, blacha mosiężna 3.50—4.50, blacha cynkowa 1.28.

DRZEWO.

Bydgoszcz, 2. 10. Ceny drzewa według Związku Tartaków i kupców w eksporcie franco wagon granica polsko-niemiecka w RM. z 24. 9. za 1 m. sześc.: tarcica sosnowa: sosnowe deski stolarskie odziomkowe I i II kl. ca. 80—85, deski sosn. z czubków i środków 50—55, boczne deski bezsęczne 72—78, nadsiniałe, długie bez rysów —, krociaki —. Ceny na rynku miejscowym franco wagon stacja załadowcza: Kantówka 80—100, belki 110—125, szalówka 55—65, deski i bale obrzynane —, podłogowe hebl. szpuntowane —, odziomki — stolarka sosnowa 120—130, murszowe —. Ceny niższe.

Katowice, 2. 10. Ceny w hurcie z 25. 9. za 1 m. sześc. loco skład Katowice: belki 100—110, deski sosnowe grubości 33, 40 i 50 mm. 95—100, kantówki do 12 cm. 95—100, powyżej 12 cm. 105—110, szalówka 72—78, łaty 95—100, stolarka 160—200, podłogowe 135—140, dębina 250, bukowe 120 za 1 m. przestrz.; papierówka sosnowa 15, świerkowa 18—20, opałowe 16, za m. kw.: parkiety I gat. 15—16, II gat. 13. Tendencja słaba, głównie z powodu prawie całkowitego wstrzymania eksportu na sąsiedni Śląsk Opolski oraz w związku z bliskiem zakończeniem ruchu budowlanego. Narazie obroty dosyć ożywione.

Wilno, 2. 10. Na rynku drzewa tartego notowano w dniu 26. 9. za 1 metr sześc. deski sosnowe czyste (stolarskie) 90—95 zł, półczyste (cieślarskie) I gat. 65—70, II gat. 50—55, łaty 85—90, kantówka do 20 cm. grubości 80—85, od 20 cm. grubości 95—100, bale 90—100, kloce 40—50. Deski stolarskie wszystkich grubości: dębowe 180—200, grabowe 280—300, jesion. 180—200, klonowe 180—200, brzozowe 100—110, olszowe 95—100. Tendencja na rynku drzewa niejednolita: na deski i łaty sosnowe mocniejsza, na kantówki słabsza. Reszta cen bez zmiany.

WĘGIEL.

Warszawa, 3. 10. Ceny hurtowe węgla i koksu wg. „Zjednoczenia Polskich Przemysłowców Metalowych" w złotych z 27. 9. za tonę franco wagon stacja załadowania. Koks karwiński 67, koks górnośląski twardy 50.80, koks górnośląski miękki 50.80, węgiel kowalski myty cieszyński 67, górnośląski gruby 40.50, kostka górnośląska 42, dąbrowski gruby 38.10, dąbrowski kostka 39.60.

ZŁOTY W DNIU 30 WRZEŚNIA 1930 ROKU.

Gdańsk przekaz na Warszawę 57.60—57.74; Berlin przekaz na Warszawę i Poznań 47—47.20, przekaz na Katowice 46.975—47.175; Wiedeń 79.22½—79.50½; Zurych 57.75; Londyn 43.37; Nowy Jork 11.20.

Przetargi • Submisje • Licytacje

BUDOWA DOMU MIESZKALNEGO.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłasza w dniu 14 października 1930 r. przetarg publiczny na budowę domu mieszkalnego na stacji Ostrów. Termin wykonania robót 4 miesięcy od dnia otrzymania przez firmę zlecenia.

Ofertę należy w zapieczętowanej jednej kopercie firmowej z napisem, wskązującym zawartość włożyć do drugiej koperty bez firmy i nieprzejrzystej, zapieczętować i nadesłać do Dyrekcji lub złożyć do skrzynki ofertowej w przedsionku gmachu Dyrekcji najpóźniej do dnia 14 października 1930 r., godzina 12, gdyż w tym dniu, o godzinie 12,30 nastąpi otwarcie ofert w gmachu Dyrekcji, pokój 407. Koperta bez firmy winna być zaopatrzona w napis: „Zgłoszenie na budowę domu mieszkalnego na stacji Ostrów". Oferty wysyłać można pod wskazanym adresem również pocztą. Ofertę musi otrzymać władza rozpisująca przetarg przed terminem otwarcia oferty.

W taki sam sposób składać należy zgłoszenia na zmianę, uzupełnienie lub cofnięcie oferty.

Do oferty należy dołączyć kwit kasy dyrekcyjnej którejkolwiek kolejowej kasy stacyjnej lub państwowej na złożone wadjum w wysokości 2 proc. od oferowanej sumy.

W razie niezłożenia wadjum, oferty nie rozpatruje się. Na wypadek nieuwzględnienia oferty wadjum zwraca się po ukończeniu rozprawy ofertowej.

Natomiast wadjum przypada na rzecz Skarbu Państwa i to niezależnie od prawa dochodzenia szkody, w razie cofnięcia oferty w czasie rozprawy ofertowej, jak również w wypadku odmowy wykonania powierzonych prac, względnie odmowy podpisania umowy, po przyjęciu przez Dyrekcję oferty.

Oferty powinny obejmować całość przewidzianych do wykonania robót, ślepe kosztorysy należy wypełnić cenami jednostkowemi, w złotych obiegowych, cyframi i słowami, oraz wyliczyć sumy końcowe.

W pokoju Nr. 407 w godzinach urzędowych przed terminem otwarcia ofert zainteresowani mogą przeglądać wszelkie materjały, dotyczące zamierzonej budowy, jak również otrzymać za opłatą 5 zł formularze ślepych kosztorysów. Oferta obowiązuje oferenta w ciągu 4 tygodni, licząc od dnia otwarcia ofert.

O ile oferent tego terminu nie może akceptować, to winien sam ustalić termin ważności swej oferty. Dyrekcja zastrzega sobie prawo zwiększenia lub zmniejszenia przewidzianych do wykonania ilości robót, oddania robót częściowo kilku oferentom, a także unieważnienie przetargu bez podania powodów, oraz prawo wyboru oferenta, bez względu na cenę.

Przed podpisaniem umowy składa oferent kaucję w wysokości 5 proc. od oferowanej sumy, na poczet kaucji może być zaliczone złożone do przetargu wadjum.

Za przekroczenie terminu wykonania robót pobierana będzie kara konwencjonalna w wysokości 200 zł, za każdy kalendarzowy dzień przekroczenia.

Oferty, nieodpowiadające podanym warunkom, nie będą rozpatrywane, a oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

OGŁOSZENIE LICYTACYJNE.

Dnia 9. października 1930 r. o godz. 10-tej sprzeda Urząd Celny na dworcu w Poznaniu:

450 kg. rozmaitych wyrobów włóknistych,
23,5 kg. tiulu bawełnianego,
3 kg. igieł maszynowych,
108 sztuk lichtarzy,
406 sztuk noży i widelcy,
93 sztuk naczyń kuchennych,
32 sztuk moździerzy,
17 sztuk samowarów,
12 sztuk tasaków,
3 aparaty do czyszczenia zboża,.

oraz następujące towary, jeśli dotychczasowi właściciele ich w terminie licytacyjnym nie wykupią:

podwozie samochodowe,
9 motocykli,
3 maszyny do użytku domowego,
2 maszyny elektryczne,
2 obrabiarki do metali,
29 fuzyj myśliwskich,
1 wygniatarkę do masła,
1 silnik spalinowy,
5 maszyn do pisania,
17.300 kg. żelaza taśmowego,
1.463 kg. części kołowców,
1.093 kg. oleju mineralnego,
1.041 kg. kleju z kości zwierzęcych,
855 kg. wyrobów żelaznych,
684 kg. kawy surowej,
634 kg. kauczuku,
242 kg. narzędzi,
164 kg. kół zębatych,
143 kg. dzwonków bateryjnych,
103 kg. oleju żywicznego,
100 kg. papryki,
126 kg. armatury gazowej,
73 kg. wyrobów z blachy,
40 kg. wyrobów z kartonu,
40 kg. szyb lustrzanych,
24 kg. folji aluminjowej,
18 kg. wentylatorów,
5 kg. nożowniczych wyrobów.

Urząd Celny na dworcu w Poznaniu.

PRZETARGI OFERTOWE

Zarząd Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu wyda w drodze przetargu publicznego:

1) Prace kanalizacyjno - wodociągowe,

2) Prace elektrotechniczne

przy budowie 3 domów mieszkalnych przy ul. Szamarzewskiego, narożnik Alei Przybyszewskiego.

Wadjum w wysokości po 6.000 zł w gotówce, w książkach oszczędnościowych lub w papierach państwowych należy poprzednio złożyć w Kasie Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu, a kwit dołączyć do oferty.

Oferty należy oddać w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na prace..........." do dnia 10-go października r. b. godziny 11 w Biurze Budowlanym, pokój 20, gmach Ubezpieczalni Krajowej w Poznaniu, ul. Mickiewicza nr. 2", gdzie otrzymać można podkładki ofertowe za opłatą po 6 zł, i gdzie udziela się również potrzebnych wyjaśnień.

Zarząd Ubezpieczalni Krajowej zastrzega sobie prawo swobodnego wyboru oferentów, nieuwzględnienia żadnej oferty, lub też podziału prac według własnego uznania.

Poznań, dnia 20 września 1930 r.

Zarząd Ubezpieczalni Krajowej
(—) Wybieralski.

PRZETARG PUBLICZNY

Dyrekcja Wodociągów i Kanalizacji m. st. Warszawy ogłasza przetarg na dostawę kształtek stalowych lanych wagi ogólnej około 27.300 kilogramów.

Szczegółowych objaśnień odnośnie dostawy udziela w godzinach biurowych Dział Zaopatrywania Dyrekcji, ul. Nowogrodzka Nr. 72, I piętro, pokój Nr. 25, gdzie będzie można jednocześnie otrzymać warunki przetargu, warunki techniczne, wzór umowy, wykaz do napisania oferty, oraz potrzebne rysunki.

Ofertę w zapieczętowanej lakiem kopercie z dołączonem zaświadczeniem o wpłaceniu wadjum, należy złożyć w Dziale Zaopatrywania do dnia 13-go października, do godziny 12-ej w południe.

Po upływie tego terminu, oferty nie będą uwzględniane.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo:

1) wyboru firmy, według swego uznania, niezależnie od ceny ofertowej;

2) powiększenia lub zmniejszenia zamówienia;

3) podziału dostawy pomiędzy kilka firm;

4) unieważnienia przetargu.

PRZETARG.

na siekiery i piły.

Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Inżynierji w Warszawie, przy ul. Stalowej 62 zamierza oddać w drodze przetargu nieograniczonego dostawę na:

1) 1.353 sztuk siekier leśnych według warunków Nr. 1039 i

2) 400 sztuk pił poprzecznych według warunków Nr. 1041.

Warunki techniczne i rysunki, oraz ogólne warunki obowiązujące dostawców przy składaniu ofert na przetargi, można otrzymać w Wojsk. Zakl. Zaop. Inż. w/m. Stalowa 62, codziennie w godzinach od 11-ej do 13-ej.

Publiczne otwarcie ofert nastąpi 21 października 1930 r. o godzinie 9-ej do którego to terminu można składać w W. Z. Z. Inż. oferty w zalakowanych kopertach.

Wadjum w wysokości 3 proc. wartości oferowanych przedmiotów, powinno być dołączone do oferty.

Oferty nieodpowiadające jednemu z powyższych warunków, względnie złożone po godzinie 9-ej dnia 21. 10. 1930 r., — nie będą rozpatrywane.

W. Z. Z. Inż. zastrzega sobie prawo oceny i wyboru złożonych ofert.

PRZETARG.

Warszawska Dyrekcja Kolejowa ogłasza przetarg na dzień 20-ty października 1930 r. na dostawę różnych materjałów i przedmiotów.

Bliższe szczegóły w „Monitorze Polskim" Nr. 218 z dnia 20 września 1930 r.

PRZETARG.

Magistrat m. Lodzi ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę 1.000 m^2 kamienia polnego do brukowania ulic. Wzór oferty, warunki ogólne i wzór umowy są do nabycia w Wydziale Budownictwa, Oddział Komunikacji, Plac Wolności 14, II piętro, pokój nr. 35, codziennie od godz. 9 do 13, za opłatą 5 zł.

Oferty z oznaczeniem ceny jednego metra sześciennego kamienia polnego loco ul. Kwiecista należy składać w Wydziale Budownictwa, Plac Wolnośści 14, III piętro, pokój 44, do dnia 9 października 1930 roku, do godz. 12-tej, w kopertach podwójnych, zapieczętowanych i zalakowanych pieczęcią firmową, z napisem: „Oferta do przetargu na dzień 9 października 1930 roku na dostawę kamienia polnego" z podaniem nazwy i adresu oferującej firmy. Koperta wewnętrzna winna zawierać ofertę, podpisane warunki ogólne przetargu oraz przejrzany wzór umowy, zewnętrzna zaś — dowód złożenia wadjum do depozytu Magistratu m. Łodzi.

Wadjum w wysokości 3 proc. od oferowanej sumy może być złożone w gotówce, bądź też w wartościach, wymienionych w warunkach ogólnych przetargu.

Oferty mogą być składane na całość dostawy, lub na jej część, lecz nie mniejszą, jak 500 m^2.

Oferty będą otwarte w dniu 9 października 1930 roku o godz. 12,30 w Wydziale Budownictwa, Plac Wolności 14, III piętro, pokój 43.

Magistrat zastrzega sobie prawo wyboru oferentów, jak również prawo nieprzyjęcia żadnej oferty.

Oferty, nieodpowiadające warunkom przetargu, lub złożone po terminie, nie będą rozpatrywane.

Magistrat m. Łodzi.

PRZETARG

Magistrat m. Łodzi ogłasza przetarg publiczny na dostawę 5.000 ton węgla, gatunek kostka I. w połowie z kopalń górnośląskich i w połowie z kopalń dąbrowieckich wagonowo do stacji Łódź - Fabryczna i Łódź - Kaliska.

Oferty składać należy w Wydziale Gospodarczym ul. Narutowicza nr. 65, pokój 5, do dnia 13 października 1930 roku, godzina 10 rano, w kopertach podwójnych zalakowanych pieczęcią firmową, każda z napisem: „Oferta do przetargu mającego się odbyć dnia 13 października 1930 roku na dostawę węgla" z podaniem nazwy i adresu firmy.

Wewnętrzna koperta winna zawierać samą ofertę, zewnętrzna zaś prócz wspomnianej koperty także dowód złożenia wadjum do depozytu Głównej Kasy Miejskiej w wysokości 3 proc. wartości oferowanego węgla.

Wadjum składać należy w gotowiźnie lub innych wartościach, wymienionych w warunkach ogólnych przetargu. Otwarcie ofert nastąpi w dniu 13 października 1930 roku o godzinie 11-ej w wymienionym Wydziale, gdzie można się zapoznać uprzednio ze szczegółami dostawy i otrzymać wzór oferty.

Magistrat m. Łodzi.

DOSTAWA MATERJAŁU DRZEWNEGO.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Stanisławowie rozpisuje przetarg publiczny na dostawę materjału drzewnego na rok 1931 w następujących ilościach:

439 m. sześc. drzewa tartego twardego i

3410 m. sześc. drzewa tartego miękkiego, dla robót wagonowych i budowlanych.

35 m. sześc. kantówek miękkich rzniętych lub ciosanych, oraz 20 m. sześć. dyli olchowych.

Oferty spisane na przeznaczonych do tego formularzach należy wnieść do Prezydjum Dyrekcji K. P. w Stanisławowie najpóźniej do 16 października 1930, godziny 12 w południe.

Celem zabezpieczenia zobowiązań ofertowych należy złożyć w Kasie Dyrekcyjnej wadjum w wysokości 2 proc. wartości oferowanej ilości materjału, a dotyczący kwit dołączyć do oferty.

Oferta może obejmować całe zapotrzebowanie lub część tegoż.

Bliższych wyjaśnień można zasięgnąć w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, gdzie też można otrzymać wzory ofertowe i warunki dostawy, a to bezpośrednio lub za nadesłaniem należytości za porto w znaczkach pocztowych.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

8 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Toruniu, ogłasza publiczny przetarg ofertowy na roboty:

1) w Toruniu: remont dróg na poligonie, remont koszar Chłapowskiego,

2) w Bydgoszczy: remont sieci wodoc. w Centr. Wyszk. Podof. Pil.,

w Bydgoszczy: remont bud. nr. ew. 3144 in. 3146 Centr. Wyszk. Pil. Lotn.

3) w Grudziądzu: remont bud. nr. ew. 1853 Wojsk. Sądu Okręgowego,

w Grudziądzu: remont bud. nr. ew. 1515 i 1533 — 18 p. ułanów,

w Grudziądzu: instal. elektr. w bud. nr. ew. 1594 — 18 p. ułanów,

w Grudziądzu: naprawa drzwi hangarowych w Lotn. Szkole Bomb. i Strzelania,

w Grudziądzu: malowanie drzwi hangarowych w Lotn. Szk. Bomb. i Strz.,

w Grudziądzu: naprawa konstrukcji dachowej części dachu uszkodzonego przez samolot bud. nr. ew. 1525 w kosz. 18 p. uł.

Oferty w przepisowo zalakowanych kopertach należy złożyć na dziennik podawczy 8. Okr. Szefostwa Budownictwa w Toruniu do godz. 12, 10-go października 1930 r.

Komisyjne otwarcie kopert nastąpi tegoż dnia o godz. 12,30 w południe.

Do oferty należy dołączyć wynoszące 3 proc. od oferowanej sumy wadjum w postaci kwitu na wpłaconą w gotówce do dyspozycji tut. Szefostwa w Kasie Skarbowej, kwotę względnie w postaci książeczki oszczędnościowej lub papierów wartościowych.

Wszelkich informacyj udziela referat budowlany 8. Okr. Szefostwa Budownictwa w godzinach między 12-tą a 13-tą.

L. dz. 8002/30 Bud.

Z-ca Szefa Budownictwa O. K. VIII.
(—) Inż. L. Jarosławski, kapitan.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Miejskie Zakłady Elektryczne w Gdyni rozpisują niniejszem publiczny przetarg ofertowy pisemny, na wykonanie instalacji centralnego ogrzewania, wodociągowej, oraz kanalizacyjnej dla budującej się „Głównej stacji rozdzielczej" przy ulicy Starowiejskiej.

Warunki ogólne i szczegółowe, przedmiar oraz kosztorys można przejrzeć w godzinach urzędowych w biurze M. Z. E. przy ul. Starowiejskiej, pokój nr. 6.

Oferty wypełnione ściśle według wzoru, sporządzone przez wpisanie cen jednostkowych i sumarycznych w kosztorys ofertowy, mają być wniesione lub przesłane w zalakowan. kopertach z napisem: „Oferta na wykonanie instalacji w budynku dla M. Z. E." do Miejskich Zakł. Elektrycznych w Gdyni, ul. Starowiejska, pokój nr. 6, do dnia **10 października r. b.** do godziny 10-tej rano. Otwarcie ofert nastąpi dnia tego o godzinie 11-tej w Magistracie w sali posiedzeń rady miejskiej, pierwsze piętro.

Do oferty winien być dołączony kwit na złożone w kasie M. Z. E. wadjum, w wysokości 5 proc. oferowanej sumy, które winno spełniać wszelkie warunki wymagane od wadjów, przy oddawaniu robót rządowych.

Ślepe kosztorysy można nabywać w biurze M. Z. E. w Gdyni, pokój nr. 6, po cenie 5.00 zł.

Miejskie Zakłady Elektryczne zastrzegają sobie prawo dowolnego wyboru oferenta względnie nieprzyjęcia żadnej z ofert.

Gdynia, dnia 25 września 1930 r.

Miejskie Zakłady Elektryczne w Gdyni.

Kasa Chorych w Krakowie ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY

na instalację światła elektrycznego w szpitalu przy ul. Prądnickiej w Krakowie.

Plany i warunki można przejrzeć i potrzebne formularze podjąć za opłatą 10 zł, w biurze Kierownictwa budowy, Kraków, ul. Krupnicza 12, I p. Termin składania ofert naznacza się na dzień 11 października b. r. godzina 12-ta w biurze Kierownictwa budowy.

Otwarcie ofert tamże o godz. 12,15. — Obowiązuje wadjum 5 proc. oferowanej sumy. Kasa Chorych w Krakowie zastrzega sobie wolny wybór oferenta lub nieuwzględnienie żadnej oferty.

Komisarz Rządowy: Dr. Z. Kolkiewicz.

OGŁOSZENIE.

W dniu 20 października 1930 roku w Zarządzie Drogowym w Łomży odbędzie się sprzedaż w drodze przetargu publicznego starych parowych maszyn drogowych walca f. „J. Fowler" cena wywoławcza 4.500 zł i traktora f. „Lanz" cena wywoławcza 4.000 zł, które mogą być sprzedane łącznie lub każda oddzielnie.

Maszyny oglądać można codziennie od 8-ej rano do 3-ej po poł. na miejscu w Łomży (Piątnica).

Wiadomości o warunkach przetargu oraz bliższych informacyj udziela Zarząd Drogowy w Łomży, względnie, patrz ogłoszenie szczegółowe w „Dzienniku Urzędowym" Województwa z dnia 20 września 1930 r. Nr. 13.

w/z Dyrektora Robót Publ.
(—) Inż. M. Stankiewicz.

W tutejszej elektrowni miejskiej o napięciu 220 wolt zamierza Magistrat zaprowadzić akumulatory o sile 60 lub 90 amper.

Oferty na dostawę akumulatorów łącznie z montażem należy składać do 10 października r. b. do Magistratu w Kostrzynie.

Magistrat zastrzega sobie prawo wyboru.

Ewtl. koszty za kosztorysy Magistrat nie zwraca.

Sprzedaż - dzierżawy - personel - zastępstwa

Odstąpię licencję

polskiego patentu Nr. 12123 dotyczącego „obcęg", rzecz nowa, artykuł masowy, kopalnia złota dla kapitalistów, Sp. Akc. i t. d. Informacji udziela: **Antoni Moska,** budowniczy, **Wejherowo,** powiat Morski, Klasztorna 18. 9291

Fabryka masowych artykułów żelaznych

z dobrze zaprowadzoną klientelą **do sprzedania** lub **wydzierżawienia.** Ewentualnie **przyjmie wspólnika** z kapitałem najmniej 20.000 zł. Oferty proszę składać pod nr. 9262 do admin. „Rynku Metalowego i Maszynowego"

2 ŁAMACZE KAMIENI

zagranicznej fabrykacji, przewoźne na podwoziach żelaz., o dużej wydajności, łącznie z motorem naftowym b. mało używane, okazyjnie do sprzedania.

Inż. C. Kołodziejski, Warszawa, Barbary 6.

9253

Do sprzedania:

Baterja akumulatorów 224 ogniw, typ J. S. 10 fabrykat „Tudor", pojemność przy 1/2 godz. wyładowaniu 185/221 amperogodzin, w naczyniach szklanych J. S. 14. Prąd ładowania 90 amper.

Jedna przetwornica z prądu trójfazowego na prąd stały, jednotwornikowa w wykonaniu otwartem, fabrykat Siemensa, rok budowy 1927, wydajność 95 KW, napięcie 2×115 wolt prądu stałego, natężenie prądu 405 amper, okresów na sekundę 50, waga 1450 kg., kompletnie z transformatorem 107 KVA 15000/163 wolt z rozdzielnicą marmurową i wszelkiemi przyborami potrzebnemi do rozruchu.

Oferty pod nr. 9267 do adm. „Rynku Metal. i Maszynowego"

Mam do sprzedania **SILNIK elektr.** Brown-Boverri prądu zmien. trójfazowego 220/380 V. o mocy 23 K. M. 960 obr./min. wraz z rozrusznikiem i szynami w stanie zupełnie dobrym. Silnik jest pierścieniowy. Cena i warunki zapłaty do omówienia, ale bardzo dogodne. Zgłoszenia do admin. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9293.

2 używ. lokomobile

stacjonowane 50 i 30 H. P., Jähne i Syn 1904, 8 atm. i Lanz 1906, 10 atm., **1 nowa sieczkarnia parowa** 12 cali z wydmuchiwaczem tanio na sprzedaż.

J. DEKOWSKI, Środa (Wlkp.) 9271

Sprzedam 450

urządzenie młyna gospodarczego

1 para walcy 800×300, 1 kamień 1 m. średn., maszynka do prosa, 1 maszynka do czyszczenia zboża, 5 elewatorów po 10 m. długie, 3 cylindry, 3 transmisje, — żelaznemi kołami pasowemi i t. d. Wiadomość: 451

K. SCHINDLER, PRADNIK BIAŁY 19 koło Krakowa.

KUPNA OKOLICZNOŚCIOWE

używanych i nowoczesnych

maszyn każdego rodzaju

9296

z kompletnej likwidacji zakładów, specjalnie dla obróbki metali i drzewa

EUGEN PERLE, Wrocław, (Breslau 6).

Dla pośredników odpowiednia prowizja.

Lokomobila przewoźna

rok budowy 1905, 7 atm., powierzchnia ogrzewalna 18,2m², z nowem paleniskiem i nowemi rurami bardzo dobrze utrzymana, **korzystnie na sprzedaż.** Oferty do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9258.

Sprzedam młócarnię samoczyszczącą

obecnie w biegu, do zapędu motorowego, parowego o sile 6 H. P. Cena według ugody bardzo przystępna. Zgłoszenia:

Praśniewski, Tuchola (Pomorze). 9289

Kotły parowe Cornwall 70, 78, 95, 110, 130, 350 m² maszyna parowa 75 K. M. 130 K. M. i zbiorniki tanio do sprzedania. Biuro Techn. **Latussek, Katowice,** Rynek 8.

9290

Do sprzedania po wyjątkowo okazyjnej cenie:

urządzenie do rozdrabiania kamieni

składające się Z TŁUCZKI STAŁEJ słynnego fabrykatu Carl Kaehlble Backnang, model III, o wydajności około 5 m³/godzinę z wyciągiem materjałowym i sortownikiem, Z BEZKOMPRESOROWEGO SILNIKA DIESLA, o mocy 35 KM., z chłodnicą automobilową, fabrykat Kaelble, z rozrusznikiem powietrznym, kołem pasowem, kołem zamachowem 320 obr. na minutę. — Rok budowy 1928.

Z DYNAMO fabrykatu Siemens Schuckert 629, 3.5 KM. Wał transmisyjny o długości około 12 m. kompletny, z łożyskami i kołami pasowemi. — Całość w stanie bez zarzutu, natychmiast do ruchu gotowa. Ewentualnie można nabyć też poszczególne maszyny. Zgłoszenia: „Trans-Warsztaty". Warsztaty dla urządzeń transportowych, Lwów, ul. na Bajkach 3-5 — telef. 51-38. 409

Motocykl D. K. W. 300 cb.

mało używany z powodu choroby na dogodnych warunkach zaraz na sprzedaż 428

CIECHANOWSKI, ŚWIECIE, n. W., Klasztorna 9.

Sprzedam mały 2-osobowy

samochód

po remoncie za 2400 zł ewentl. 50% dobremi wekslami Samochód nadaje się dla podróżujących, spala 7 lt. benzyny na 100 klm. Oferty z dołączeniem znaczka:

KULKOWSKI, BRODNICA, n. Drw., Mały Rynek 2.

Tartak parowy

sprzedam lub wydzierżawię — możliwe rozebranie. Warunki przystępne. 456

Łopuchowa Ropczyce.

Kotły parowe

70, 78, 96, 110, 130, 220, 350 m². Maszyny parowe 75, 130 KM. i zbiorniki sprzedam. **Biuro techn. Katowice — Rynek 8.** 244

LOKOMOBILĘ

Brown May pow. ogrzewalnej 10,78 m², budowana w roku 1897, gruntownie remontowana z nowym palnikiem odda korzystnie **FRANCISZEK KŁOSS I SYN, BYDGOSZCZ, Gdańska 97, tel. 1683.** 245

Traktor ropowy

marki „Benz" nowy. Siła pociągowa 8—10 ton. Moc silnika 16/18 K. M. Okazyjnie na miejscu zaraz do sprzedania. **TECHNOPOL", WARSZAWA, Al. Jerozolimskie Nr. 35, telefon 216-51.** 246

MŁOCARNIĘ Hofherra Schrantza 64 cale, dobry stan, na rozpłaty sprzeda **Zarząd maj. Brzezice, poczta Piaski obok Lublina.** 427

Duży piec żelazny

wyłożony szamotem 3 mtr. wysoki do ogrzewania wielkich sal wartości 1.500,— zł., sprzedam za 300,— zł. Zgłoszenia do administracji niniejszego pisma pod nr. 1000

Kalkulator z poważną praktyką metalurgiczną zmieni posadę. **T. Leskier,** fabryka Poręba p. Zawiercie. 9250

Do wydzierżawienia

ubikacje fabryki **maszyn rolniczych** wzgl. skład maszyn, warsztat reperacyjny, garaże itd. w Wąbrzeźnie (Pom).

Aug. Markowicz, Kartuzy (Pom.) 9240

Mała fabryka papy smołowej

w wielkiem mieście Wielkopolski, z składnicami, stajniami, garażem i małym domem mieszkalnym, nadająca się także na inne przedsiębiorstwo, jest do wydzierżawienia. Do objęcia potrzebny kapitał ca. 25 000 zł. Oferty do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9256.

Żelaźniak-metalowiec

lat 25, przystojny, z wieloletnią praktyką w przedsiębiorstw. handl. i przemysł., prima świadectwa, samodzielny w księgowości oraz wszelkich pracach buchalterji, biegły w polskim i niem., może złożyć kaucję 1000 zł.,

poszukuje posady.

Łaskawe zgłoszenia do admin. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9254.

KUPNA

Stare płyty akumulatorowe, szlam, i wszelkie stare metale

kupuje

T. Bielawski, Poznań,

Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

Lokomobilę do młocarni

okazyjnie w dobrym stanie kupię.

Oferty kierować do

Sp. Akc. **K. Dąbrowski, Warszawa, Al. Jerozolimskie 65.**

Gorzelnię używaną lecz w dobrym stanie kupię. Oferty tylko pisemne:

251 **Kresowy Związek Ziemian, Warszawa, Piękna 36**

Kupię używaną 243

kolejkę polną

z szynami (1500 mtr.) częściowo lub w całości

MAJĘTNOŚĆ RĄBINEK, telefon Inowrocław 397.

Wszelkie ogłoszenia w sprawie kupna i sprzedaży osięgają w „Rynku Metalowym i Maszynowym" **znaczny skutek**

„R. Met".

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100 %. Klisze autotypje z wyraźnych fotografij dostarcza się po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Do Niemiec oblicza się 1/1 str. 150,— Rm., ½ str. 80,— Rm., ¼ str. 45,— Rm., 1/8 str. 25,— Rm., 1/16 str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.